

LIC. En CS. CRIMINALISTICAS Y CRIMINOLOGIA JUAN ALEJANDRO STORTTI

Pericias en Accidentología Vial, Documentología, Balística y Dactiloscopia.
TEL. CEL. 03777-15474781

**Estudio General
sobre Seguridad
Vial
Y
Accidentología
ligados a la
ciudad de Goya
Año 2007
(Periodo 2006)**

Lic. Juan Alejandro Stortti

I) INTRODUCCIÓN

El objeto de éste trabajo es mediante información precisa obtenida de distintos organismos visualizar la magnitud de los problemas: **SEGURIDAD VIAL Y ACCIDENTOLOGÍA**, y a partir de allí -sobre datos concretos- tratar de encontrar soluciones a la problemática que nos alarma: **EL TRÁNSITO VEHICULAR** en la ciudad de Goya.

Como mas adelante se comprenderá es difícil que en un solo trabajo se intente explicar toda la problemática del tema tratado y aún mas complicado hallar las soluciones, ya que al analizar conductas sociales (accidentes de tránsito) todo se encuentra en un constante cambio, pero sin embargo para nosotros los profesionales que trabajamos en éste área es importante tratar de entender las pautas que llevan a una comunidad, la goyana por ejemplo, a tener un elevado porcentaje de infracciones al tránsito, e índices de mortalidad por éstos hechos.

En ésta primera etapa del estudio se han recogido datos del Tribunal De Faltas, de Bomberos Voluntarios, del personal de la Dirección de Tránsito, del propio trabajo de campo realizado en la vía pública, y del conocimiento y experiencia de aquellas personas que se preocupan por la seguridad en el tránsito. Intentaremos mediante los datos obtenidos y el aporte bibliográfico realizar un estudio inédito, pero que la mayoría de las personas van a entenderlo ya que no me detendré en tecnicismos y trataré de ser lo mas claro posible en mis conclusiones.

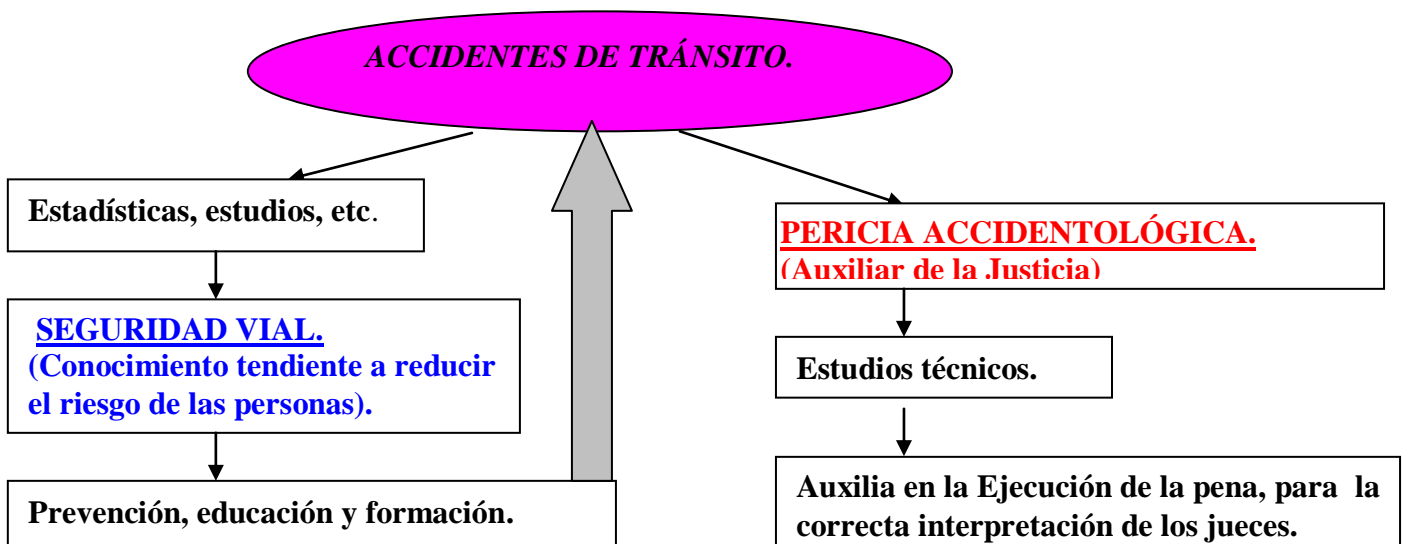
Es por ello que se fraccionará éste estudio en 2 grandes grupos:

1. Seguridad Vial.
2. Accidentología Vial.

Para no generar confusiones comenzaré por definir éstos grupos que, para aquellas personas que desconocen los términos les pudiera resultar una sinónimo de otra, pero sin embargo entendemos a la **seguridad vial** como aquel estudio, aplicación, etc. tendiente a reducir el riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería vial y gestión del tráfico, educación y formación de los usuarios de las carreteras y diseño de los vehículos.

La **accidentología**, es una ciencia que aplica conocimientos Técnicos (física, estadísticas, derecho, etc.) tendientes a conocer y/o esclarecer las circunstancias en que se acontecen los accidentes viales.

Para dejar bien clara la cuestión podemos decir que mientras la accidentología se encarga de estudiar los elementos facticos hallados en el lugar de un accidente de tránsito, para comprender las circunstancias en que se cometió el mismo; la seguridad vial se encarga de aplicar conocimientos teóricos (prevención) y prácticos, volcándolos así a las carreteras de una ciudad, provincia, país, con el fin de evitar que se produzcan accidentes viales e ir progresivamente disminuyendo los índices de mortalidad, e infracciones.



II) DESARROLLO

1. SEGURIDAD VIAL. En Argentina se producen anualmente más de 10.000 muertes por accidentes de tránsito. Estas estadísticas son cuatro veces más altas que en los países desarrollados y ubican a la Argentina en el primer lugar del ranking mundial. En éste y otros países, los accidentes de tránsito son el mayor generador de años de vida potencialmente perdidos y la primer causa de muerte en menores de 30 años. El impacto negativo, tanto social como económico, que producen los accidentes de tránsito, trae consecuencias que no sólo se deben a los costos de atención médica, sino a la pérdida del salario, los daños a la propiedad, las discapacidades transitorias o permanentes y las dificultades para la reinserción social y laboral.

En la Argentina en los últimos 5 años, se han venido produciendo un promedio de un millón de accidentes de tránsito anuales, de los cuales 800 mil corresponden a hechos sin víctimas o sólo con lesiones leves. Cada víctima fatal o herida grave genera un costo promedio de 50 mil Pesos, de los cuales una buena parte debe ser afrontada por las aseguradoras.

Los sondeos oficiales señalan que el 50 % de las demandas civiles iniciadas en los tribunales del fuero en todo el país, obedecen a daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito y que de los 5 millones de unidades que conforman el parque automotor, sólo el 50% posee algún tipo de cobertura. En los siniestros en los que participan dos o más vehículos, los cuales constituyen aproximadamente el 80% de los casos, por lo menos uno de los rodados no está asegurado. Esto explica las acciones resarcitorias que se entablan contra el titular cubierto, aun cuando al mismo no le haya cabido responsabilidad alguna en el suceso.

La provincia de Corrientes no queda al margen de estas estadísticas, ya que figura con uno de los mayores índices de accidentes de tránsito en relación con su densidad demográfica y parque automotor actual, sin embargo para no extenderme sobre elementos superfluos pasaremos a tratar la situación actual de nuestra querida ciudad de Goya.

Goya, ciudad del suroeste de la provincia de Corrientes. Está ubicada sobre la margen izquierda del río Paraná. Es una ciudad que aumenta paulatinamente su densidad poblacional (el Departamento tiene alrededor de 86.784 hab., 49% hombres y 51% mujeres, aprox., la ciudad tiene alrededor de 66.129 hab. y entre campo e islas suman un total de 20.655), y con ello trae aparejado los problemas de tránsito que poseen todas aquellas ciudades antiguas ya que por diversos factores (trazado de la ciudad y sus calles; cultura de su pueblo; etc.), suma a la región y a todo el país con sus altos índices de infracciones, accidentes, y muertes producidas por año, por faltas de políticas claras en cuanto a tránsito se refieren.

En éste sentido tenemos 4 (cuatro) problemas graves que solucionar a futuro:

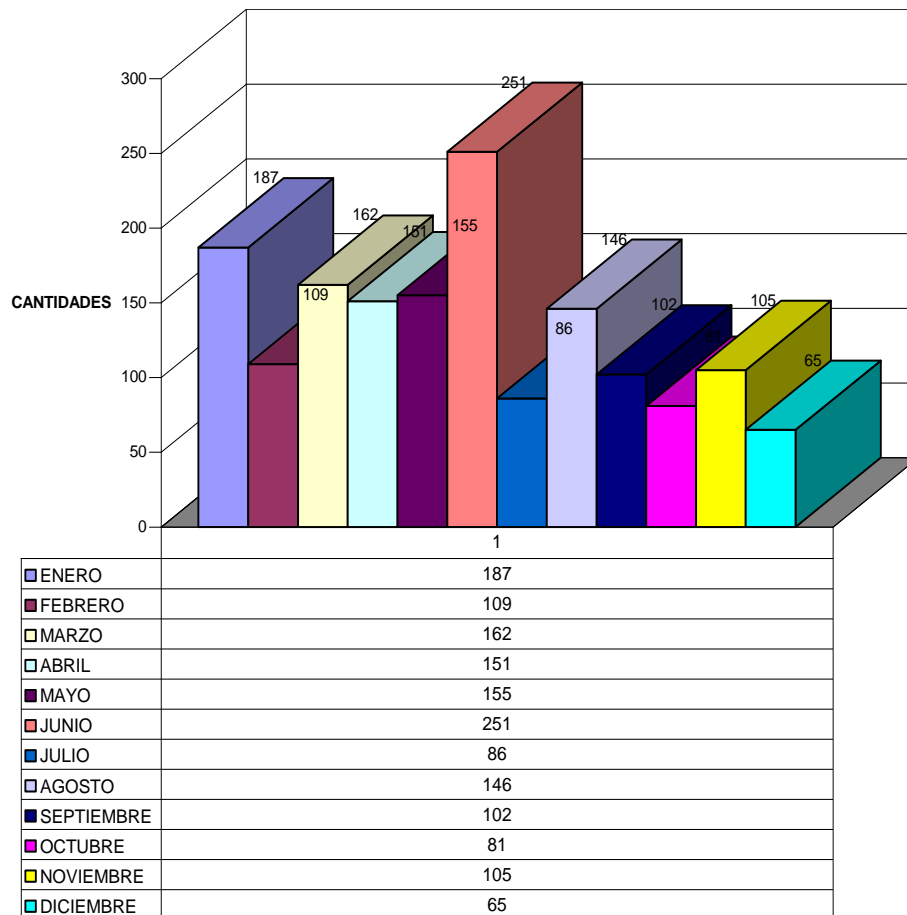
- La falta de aplicación práctica del art. 9, inc. a) de la Ley Nacional de Tránsito 24.449: “Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario”
- Mayor presencia de inspectores de tránsito fuera de las avenidas principales de la ciudad, acompañados por personal de policía de la provincia.
- Políticas tendientes a implementar: 1) el conocimiento generalizado de la ley nacional de tránsito; 2) la colocación de carteles indicadores de señales de tránsito en lugares acordes al fin que se persigue; 3) el incentivo por medios publicitarios a la ciudadanía en gral. que regularice toda su documentación y la de su vehículo para circular por la vía pública sin inconvenientes.
- La creación de un Departamento u Oficina de Seguridad Vial Municipal que funcione como nexo entre los diversos organismos (Tribunal de Faltas, Dirección de tránsito, Obras y servicios Públicos, H.C.D, etc. a nivel municipal; con el R.N.P.A.; con la P.F.A.) y que se dedique exclusivamente a realizar trabajos de investigación y prevención.

1.1 En cuanto al primer ítem es fundamental que las autoridades municipales y provinciales realicen un acuerdo con el Ministerio de Educación donde los primeros puedan brindar personal capacitado para ofrecer a las escuelas de ésta región, cursos de análisis pormenorizado de la situación actual del tránsito (teniendo en cuenta que en cada lugar/región el contexto es diferente) y que los alumnos puedan comprender desde pequeños lo importante que es conducir cualquier tipo de vehículo con el máximo de responsabilidad que tal acto merece.

1.2 Prosiguiendo con el examen es en el segundo punto donde quiero detenerme y realizar un paréntesis, ya que ha sido ésta la labor que más tiempo me ha demandado, para entender la situación se puede decir que ha mayor cantidad de inspectores, podría aumentar considerablemente la cantidad de multas realizadas a los usuarios de la vía pública, pero al cabo de un tiempo cuando se internalice en el subconsciente de las personas que el símbolo de autoridad/ley (control) en éste campo está presente y que hace cumplir las normas, las infracciones al tránsito irían paulatinamente disminuyendo, claro está que en un principio hay que adecuar los medios para no llegar a las personas tan rigurosamente.

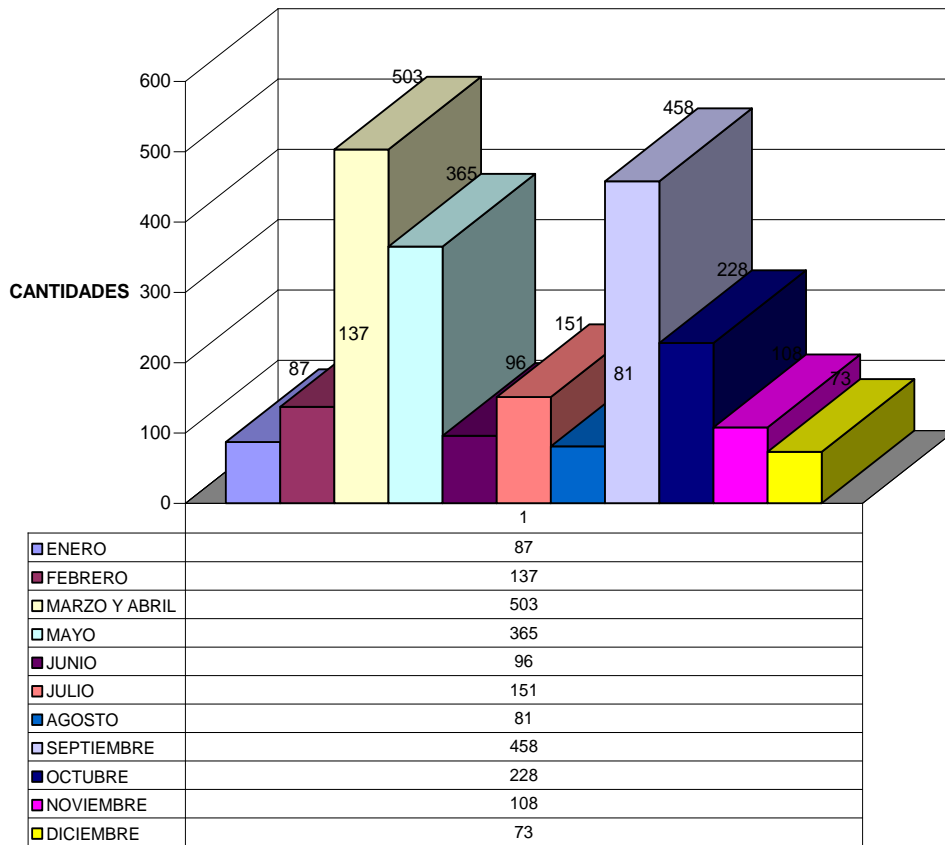
Para darnos una idea como está la comunidad goyana en asuntos de infracciones presentaré una serie de gráficos cuyos datos son analizados al final de los mismos.

CANTIDAD DE INFRACCIONES PRODUCIDAS POR MES: AÑO 2005



En éste gráfico se aprecia las infracciones mes a mes del año 2005, teniendo un promedio de 133 infracciones mensualmente. En el mes de Junio se produce un pico de Infracciones en cuanto que duplica y hasta triplica en cantidad en relación a otros meses, tal vez como producto de la proximidad en la llegada de las vacaciones invernales.

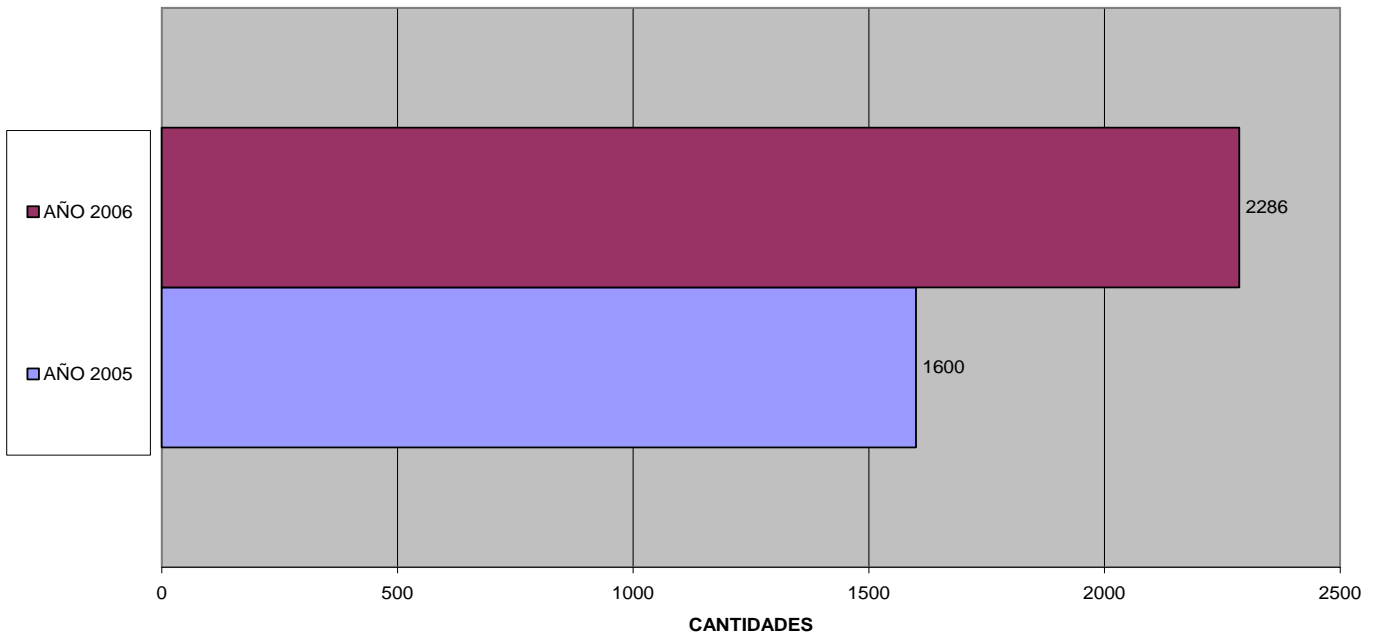
CANTIDAD DE INFRACCIONES PRODUCIDAS POR MES: AÑO 2006



En éste caso podemos ver 2 picos: los meses de marzo-abril y el de septiembre, aunque por un error en el sistema (programa) en el que se carga todas las infracciones no analizaremos mes a mes cotejando con los datos del año pasado, más solo me limitaré a estudiar cantidades totales y/o generales. Conducir sin licencia, sin chapa patente y sin la documentación que acredite la posesión del automotor, son las infracciones mas frecuentes; en menor medida figuran falta de casco, exceso de pasajeros para ese tipo de automotor y maniobra imprudente y/o desobediencia al semáforo. Cabe aclarar que la mayoría de las contravenciones están hechas dentro del casco de las 4 avenidas,.. Que sucedería si se salen a controlar los barrios periféricos de la ciudad?

Hay que tener en cuenta las consideraciones que se detallan en el CAPITULO II (Medidas Cautelares) de la Ley Nacional de Tránsito 24.449, en cuanto a la retención preventiva (art. 72): a) a los conductores cuando: 1) sean sorprendidos en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes....., la detención no excederá de las 12 hs.;2) Fuguen habiendo participado en algún accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones descriptas en el art. 86....b) a las licencias habilitantes cuando: 1) estuvieren vencidas; 2) hubieren caducado por cambio de datos...3) no se ajusten a los limites de edad correspondientes;4) hayan sido adulteradas....5) sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular...6) el titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir. c) a los vehículos: 1) que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, presentada dentro de los 3 días ..., acreditando haber subsanado la falta quedará anulada. 2) si son conducidas por personas no habilitadas para el tipo de vehiculo que conducen, inhabilitadas o con habilitación suspendidas...4) cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos...5) que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad.....

TOTAL DE INFRACCIONES DURANTE LOS 2 ÚLTIMOS AÑOS.



* DEL MES DE DICIEMBRE DEL 2006 SÓLO SE TOMÓ LOS VALORES DE LA PRIMERA SEMANA.

Aquí se puede ver como en el año 2006 se han registrado un **42,8 % más** infracciones, en relación con el año 2005; **6 (seis) infracciones por día aprox. en éste año.**

Para poder ver con mayor claridad en números la problemática del tránsito en Goya analicemos estas cifras para que los números anteriores no nos parezcan tan fríos.

- **Automóviles/camiones/camionetas patentados: + de 7.500 unidades.**
- **Ciclomotores/motocicletas patentadas: _ Nacionales: 5.600 unidades. _ Municipales (Goya): 3.250 unidades. _ Municipales (Reemp.): 1.480 unidades.**

En total tenemos + de 10.330 unidades patentadas en el radio de la ciudad.

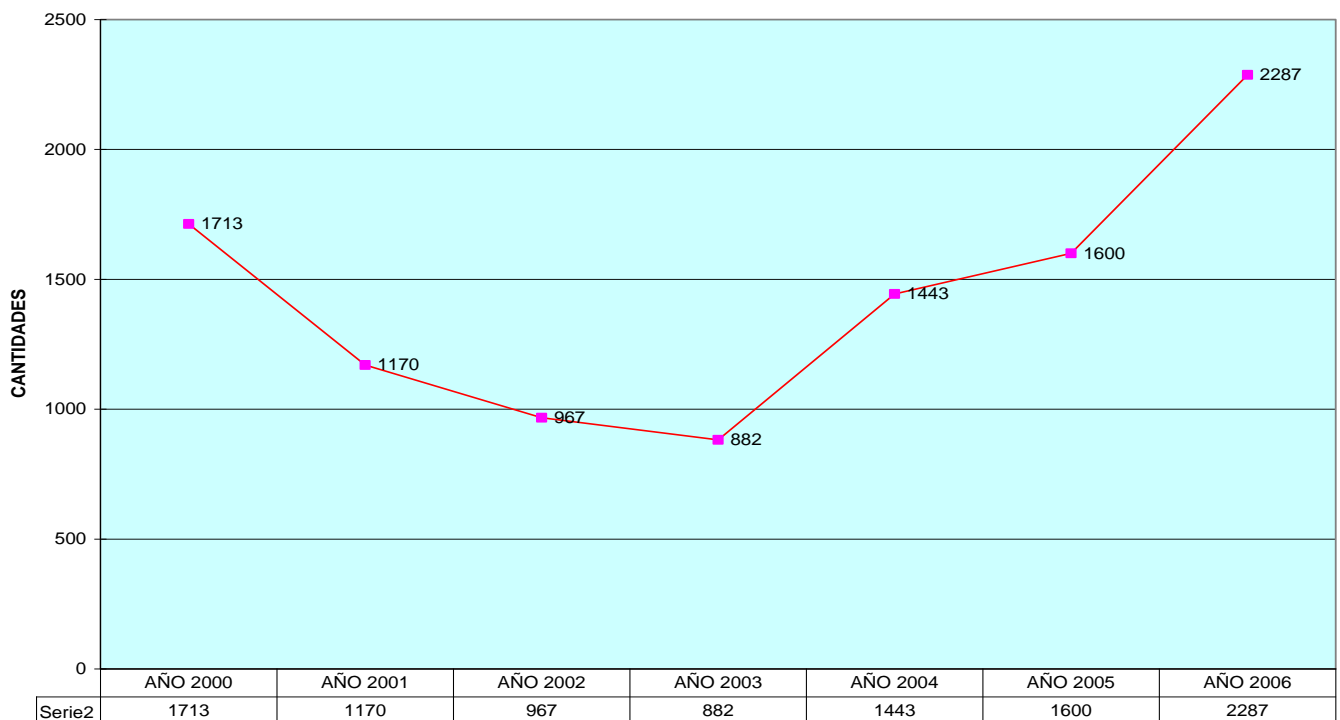
- **Carros/Hipomóviles: 55 registrados.**
- **Bicicletas patentadas: 11.100 unidades.**

Teniendo en cuenta que año a año van aumentando éstas cantidades y más aun en las épocas de vacaciones, sumado a que solo 1 (una) de cada 3 (tres) motocicletas está patentada lo que nos daría un total de 31.000 motocicletas aprox. y 1 (una) de cada 5 (cinco) bicicletas está patentada lo que nos daría un total de más de 55.000 aprox., imagínense lo que pasaría si en un futuro no muy lejano se encontraran en un horario pico en el microcentro (sector económico principal) solo un 20% de la totalidad de los automóviles (1.500 unidades); solo un 10% de motocicletas (3.100 unidades); y solo un 5% de bicicletas (2.750 unidades) un caos total. Pero sin embargo se puede ir previendo estas situaciones realizando estudios de posibles calles para ser asfaltadas, calles colectoras, avenidas con semáforos que descompriman el flujo vehicular en ciertos sectores y sobre todo ir adecuando sistemas de estacionamientos privados para descongestionar las calles céntricas de automóviles en estado de reposo.

Por otro lado si se siguiera aumentando las infracciones de la misma proporción analizada, un 40% aprox., dentro de 5 años se cometerán unas 12.300 infracciones al año, es decir 33 infracciones por día, y si sólo los inspectores del tránsito registran un 20% de infracciones producidas por día (dándole bastante crédito a éstos agentes), tendríamos un valor real (100%) de 165 infracciones aprox. por día que nos implicaría unas 60.225 aprox. al año; Hay que tener en cuenta también que de las =□ 2.300 infracciones producidas en el año 2006, repartidas entre los 45 agentes de tránsito, le correspondería 51 infracciones a C/U durante todo el año, es decir que en cuatro turnos de 6 horas, en los que intervienen los agentes de cada turno solo labran aprox. y en una media relativa solo 6 infracciones por día, en otras palabras: se ejecutan aprox. 1,5 actas por cada turno/día (claro está que en días de operativo se acrecientan, y en franjas horarias como la siesta casi no hay actuaciones). Si bien se tiene que reconocer que los agentes no pueden estar en todos aquellos lugares donde se comete una falta, éstos son sólo algunos números para trabajar de manera eficaz sobre las infracciones, es decir conocer el problema y atacarlo de raíz. Por todo ello me planteo una serie de preguntas: de estas cantidades de infracciones/infractores cuantos heridos o muertos pueden surgir? Se puede realmente evitar toda ésta aparente anomia* que existe en materia de tránsito? Trabajando de manera seria en prevención se puede disminuir los porcentajes de infracciones, aunque el parque automotor goyano siga aumentando a pasos agigantados y en particular en la cantidad de motocicletas?

Tengamos en cuenta que infracciones “siempre” se producirán en mayor o menor medida, las que hay que tratar de controlar rigurosamente son aquellas que ponen en riesgo aparte de la vida propia del infractor, las de otras personas como son los arts.52, 53, 59, 82, 83, 92, 95 y ord. 570/93 del código tributario de la ciudad.

CANTIDAD DE INFRACCIONES QUE SE PRODUJERON EN LOS ULTIMOS 7 AÑOS

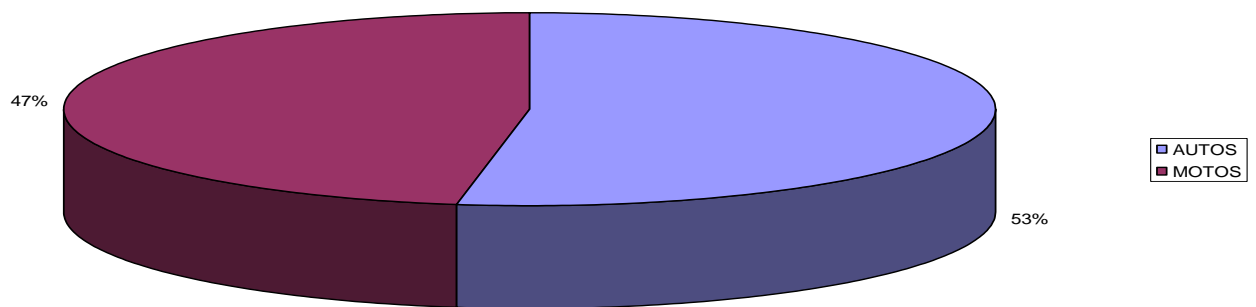


Es fácil de entender que durante el periodo de crisis económica del país (2001, 2002 y 2003) en donde mermaron las ventas de automotores y la utilización de los vehículos se redujo solo para cuestiones “necesarias”, las contravenciones hayan caído hasta en un 100 % en relación con años anteriores y posteriores a estos años difíciles.

Prosiguiendo con el estudio también me pareció que es importante conocer que tipo de automotor (vehículo que tiene motor y tracción propia), presenta mayor cantidad de infracciones, con el fin de actuar a futuro sobre ellos, es decir si tenemos un mayor porcentaje de motos infractoras (sus conductores por supuesto) exigir sobre éstos mayor control (operativos) o viceversa en el caso de automóviles. De éste modo tenemos los siguientes datos:

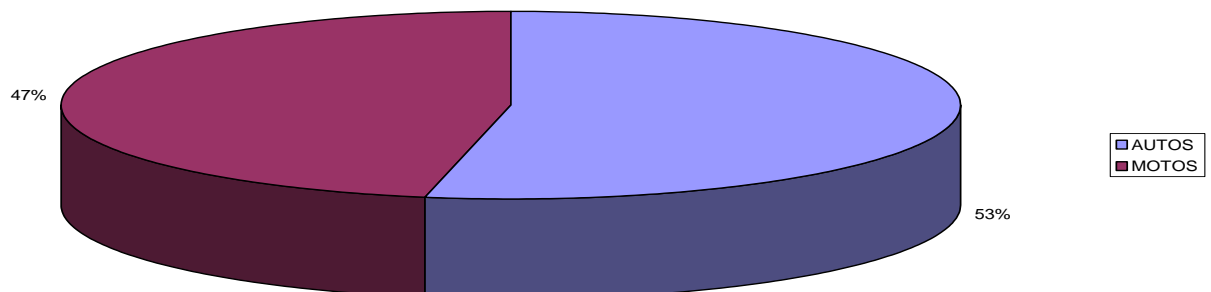
PORCENTAJES TOTALES CORRESPONDIENTES AL AÑO 2005

PORCENTAJES TOTALES DE AUTOMOTORES INFRACTORES AÑO 2005



PORCENTAJES TOTALES CORRESPONDIENTES AL AÑO 2006

PORCENTAJES TOTALES DE AUTOMOTORES INFRACTORES AÑO 2006

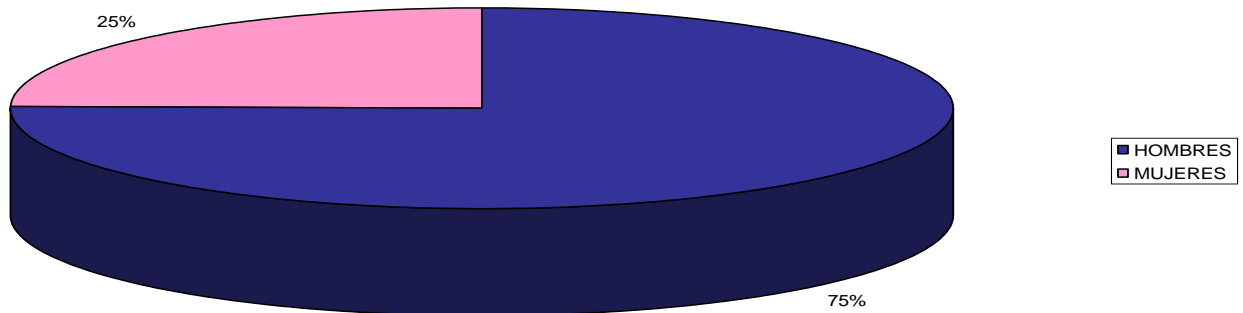


Como vemos los porcentajes no han variado en los últimos 2 años, pero a la razón que se sigan vendiendo mayoritariamente motocicletas (1600 aprox. en el año 2006), éstas sobrepasarán en infracciones a los automóviles en solo 2 años.

Otro análisis que se realizó es aquel tendiente a desmitificar el viejo mito: “Quién conduce mejor... los hombres o las mujeres”? A las pruebas me remito y vemos los datos que se han obtenido.

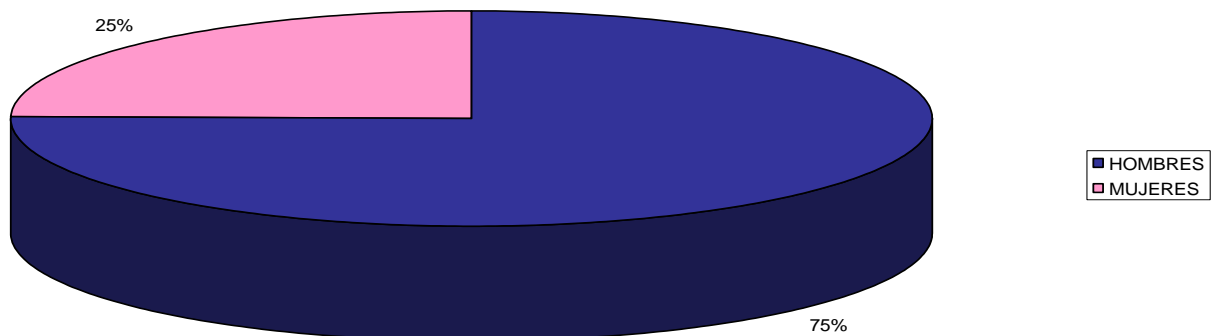
PORCENTAJES TOTALES CORRESPONDIENTES AL AÑO 2005

INFRACCIONES COMETIDAS POR AMBOS SEXOS



PORCENTAJES TOTALES CORRESPONDIENTES AL AÑO 2006

INFRACCIONES COMETIDAS POR AMBOS SEXOS



Tampoco ha habido cambios en los últimos 2 años. Si bien el porcentaje de hombres es elevado, el correspondiente a las mujeres irá aumentando paulatinamente ya que como sabemos son cada vez más ellas las que se “aventuran” a la acción del manejo vehicular.

Aunque no nos guste a los hombres, sobre un total de 3886 infracciones registradas en los dos últimos años solo el 25% (971,5 infrac.) son cometidas por el sexo débil; y las restantes tres cuartas partes, el 75% (2914,5 infrac.) del total, incumplieron en contravenciones municipales los hombres.

1.3 En el tercer punto lo que pretendo es sugerir que el municipio incentive a la comunidad toda al conocimiento generalizado de lo que estipula nuestra Ley Nacional de Tránsito, por medio de eslóganes en los diferentes medios de comunicación (diario, radio y televisión), organizar encuentros, cursos y charlas para el público en general con personas de experiencia en cuestiones referidas al tránsito.

Realizar un relevamiento de todos los carteles con señales de tránsito y analizar su ubicación y las condiciones en los cuales se encuentran, si no están ocultos por un árbol o destruidos, o en pésimo estado cuya gráfica sea ilegible, pintar las sendas peatonales y exigir a los agentes que labren actas a aquellos usuarios de la vía pública que se detengan sobre ellas.

Por los mismos medios de comunicación antes expuestos invitar a toda la ciudadanía a patentar sus vehículos (sobre todo motocicletas y ciclomotores) haciendo hincapié en descuentos o planes de pagos en cuotas accesibles que se pudieren efectuar si así lo solicitan, medida ésta que colaborará con el municipio para que vuelva en obras de tránsito (arreglo de calles, carteles, pintura, etc.), incentivar a que posean los cuatros documentos fundamentales al momento de conducir: cedula del automotor, carnet de conductor, recibo de patente paga y el seguro obligatorio, correspondiente para cada vehiculo, y que se apeguen a las medidas de seguridad exigidas, tales como usar casco al conducir una motocicleta o el cinturón de seguridad al conducir el automóvil.

1.4 En el cuarto y último punto propongo la creación de una oficina de Seguridad Vial en la Dirección de Tránsito, que dependa funcionalmente del Ejecutivo municipal, que trabaje en prevención, en elaboración de charlas a los diferentes colegios, en estadísticas y sobre todo que sirva como nexo o unión entre los diferentes organismos municipales, provinciales y nacionales en todos aquellos temas o proyectos ligados con el tránsito. Aunque no parezca, en cuestiones que atañen al tráfico en la ciudad de Goya hay mucho por hacer, la pregunta es ¿cuando? Creo que con la gran capacidad de intelectuales, profesionales y gente joven con ganas de trabajar que hay en la ciudad, es éste el momento, y las estadísticas me dan la razón; las infracciones aumentan, los muertos y heridos también, los daños y resarcimientos son cuantiosos en éstos casos, es hora de trabajar en forma ordenada: prevención \implies aplicación \implies obtención de resultados.

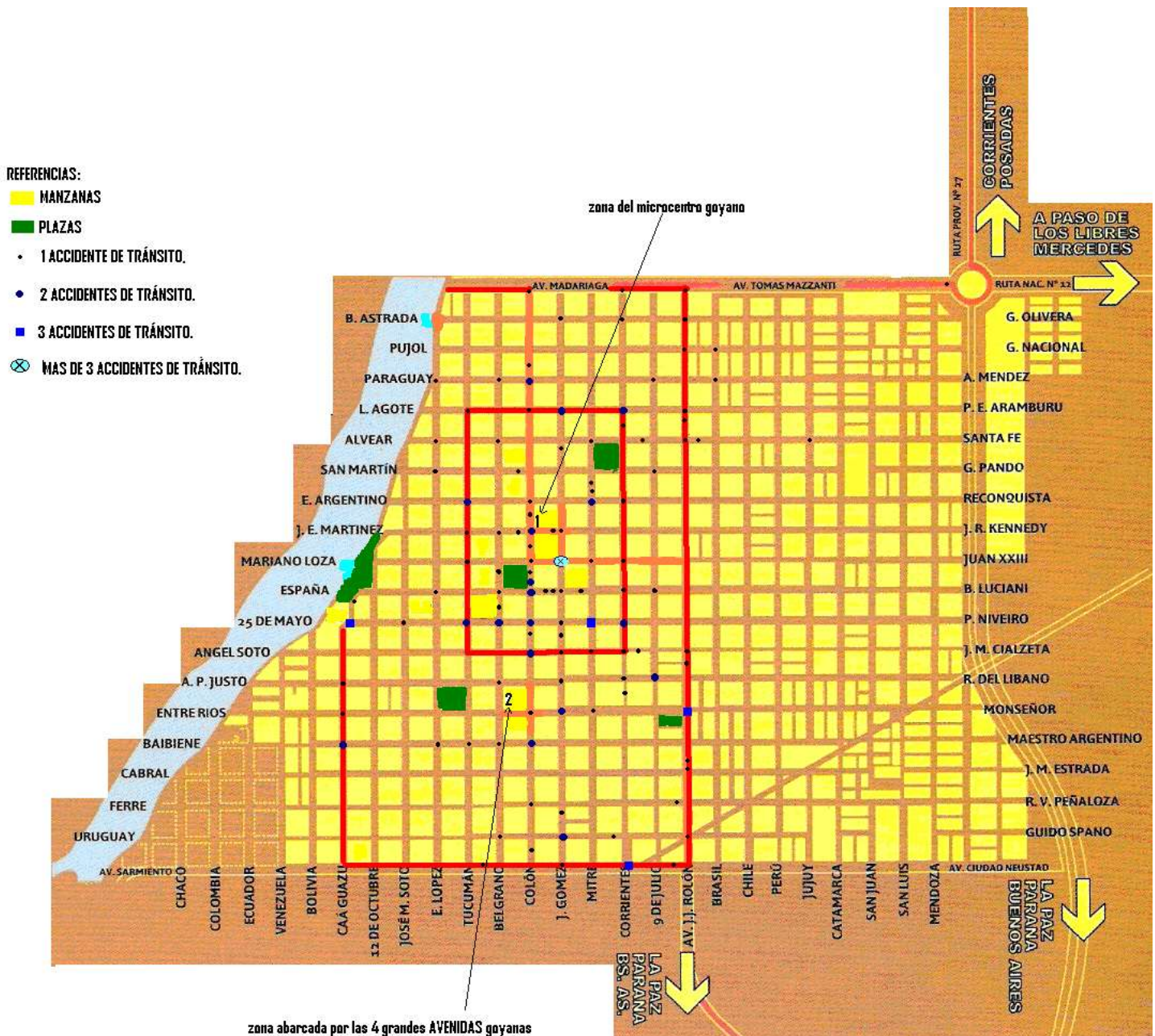
III) CONCLUSIONES

En ésta primera etapa del estudio realizado, humildemente lo que intento es dar un pantallazo generalizado sobre como están las cuestiones del tránsito. Este fue el punto al cuál mas tiempo me ha demandado, ya que como enunciaba en primer lugar, como pretender trabajar en prevención de las infracciones de tránsito, si no se tienen números ciertos?, tampoco aremos mucho si tenemos éstos y la falta de agentes e idoneidad en la calle es escasa, es importante también, contar con los medios adecuados para que los agentes se desempeñen de manera adecuada (equipo de comunicaciones, vehículos y motocicletas acondicionados para tal fin). Por ello al analizar y confrontar toda ésta serie de datos obtenidos, no se pretende enunciar juicios sobre el bien o mal del accionar de los inspectores, al contrario la idea es trabajar junto a ellos par revertir la situación. De ésta manera se verá que con un poco de voluntad y colaboración de otras áreas, y el conocimiento personal y la predisposición técnica de mi parte, trataremos en conjunto de paliar a éste flagelo del siglo XXI. Pretendo que éste trabajo y los futuros a realizarse siempre estén al alcance de cualquier persona que deseen conocer como están las cosas aquí en Goya, y tratar de colaborar tanto con el Concejo Municipal de Seguridad Vial, como con la Dirección de Tránsito.





2. ACCIDENTOLOGÍA. Esta es una de las disciplinas que más me entusiasma de mi profesión, el tratar de entender las circunstancias en que se aconteció un accidente vial es parte de mi quehacer cotidiano. Pero sin embargo como no es objeto de este trabajo entrar en especificaciones técnicas tales como la física del frenado, trilogía del factor accidentológico, etc., solamente me limitaré a dar a conocer de que manera (una de las tantas en que se puede trabajar) se puede aportar al municipio conocimientos de ésta “nueva” ciencia a la región, para intentar prevenir gran cantidad de accidentes de tránsito con heridos graves y muertos, en primer lugar se debe analizar estadísticamente la cantidad de sucesos que se producen, los lugares, que factores intervienen (persona, automóvil, entorno), las fechas claves (vacaciones, sábado por la noche, periodos de días festivos o feriados, etc.). De éste modo presentaré un gráfico accidentológico el que nos irá vinculando los distintos sectores de la ciudad con los siniestros producidos.

ACCIDENTES PRODUCIDOS EN LA ZONA CENTRAL DE LA CIUDAD*

*La cantidad de hechos producidos en los barrios aledaños a las Av. fueron discriminados por su bajo porcentaje.



Accidentes ocurridos hasta la primera semana de Diciembre inclusive.

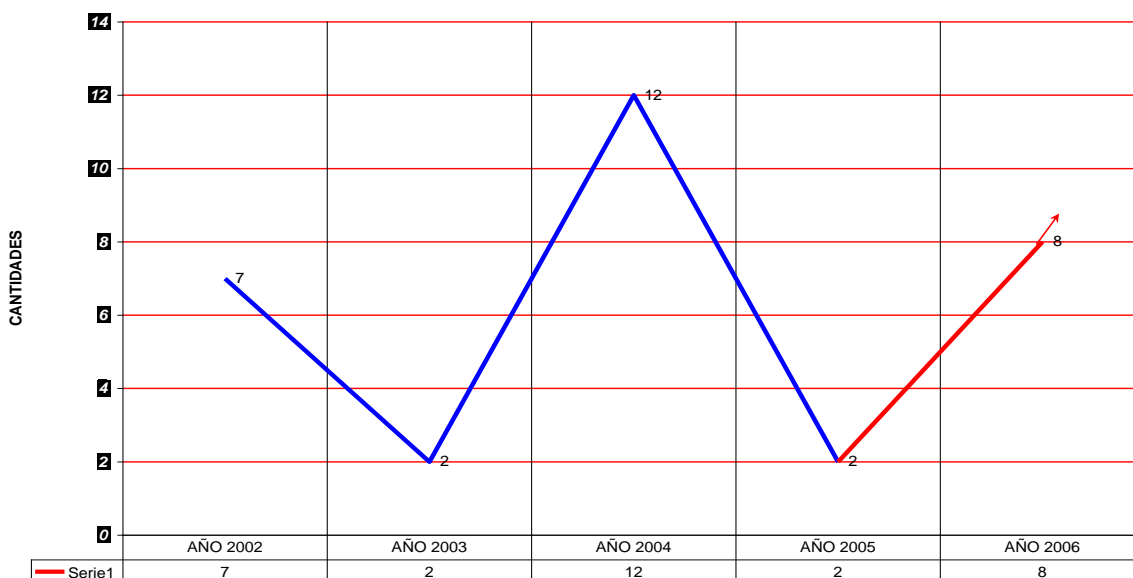
En el gráfico podemos ver como en la zona **1 del microcentro goyano (sector enmarcado por las calles: al S. Luís Agote, al E. Corrientes, al O. Tucumán y al N. Ángel Soto)** se han producido más del 60% de los siniestros. Tenemos lugares de gran conflicto (); lugares de conflicto medio (); lugares de escasos siniestros (); y sectores de accidentes de tránsito “aislados” ().

En el caso del microcentro tendríamos que hacer un análisis particular incluyendo todos los factores que han intervenido en los hechos y tratar de arribar a partir de allí en conclusiones ciertas. Por ejemplo algunas de las preguntas serían: hacen falta más semáforos dentro de las cuatro avenidas de la ciudad? Los que ya están, se encuentran en un lugar correcto o fueron colocados al azar sin prever sus resultados? Se respetan las sendas peatonales? Las condiciones de las calles influyen en los accidentes? En Que franja horaria y diaria se producen éstos?

La ciencia Accidentológica puede aportar mucho, para que a posteriori se trabaje preventivamente sobre ciertos lugares donde se acontecen los hechos de tránsito, muchos tal vez crean que esta actividad solo está ligado a la parte técnica, a la pericia propiamente dicha lo que se plasma en un escrito, pero nada mas alejado de la realidad, ya que el perito intenta entender las causas por la que se produjo el siniestro, para que se pueda comprender daré un ejemplo: Cuando un medico pide a su enfermo que no ingiera comida con grasas, sal, etc. lo está previniendo de que le suceda un ataque cardiaco, ya que conoce por medio del examen realizado a esta persona y con los síntomas característicos, que él presenta problemas del corazón. De manera análoga al realizar diferentes estudios estadísticos, hechos ciertos de accidentes, el perito en accidentología analiza las causas de tal o cual accidente y reflexiona por que se llevo a la situación dada, si se le ha anunciado y prevenido por los diferentes medios que se coloque el cinturón de seguridad, que si bebe no conduzca, y sin embargo se encuentra con la triste realidad de todos los días mas y mas muertes, heridos graves, etc. De igual manera sucedería con aquel hombre si ingiere grasas desoyendo las indicaciones del profesional, al cabo de un tiempo cuando se produzca el deceso de éste no cabrán dudas sobre las causas, en accidentología por allí las cuestiones son mas complejas ya que en un accidente de tránsito donde intervienen dos automóviles hay que analizar las cuestiones particulares de cada uno de ellos para luego arribar a conclusiones generales, y la complejidad aumenta en función a la cantidad de automotores/conductores y rodados intervinientes, como así también los factores relacionados con el hecho en si (lluvia, calzada en mal estado, horario nocturno, estado del vehiculo, etc.).

Siguiendo con el estudio he elaborado una serie de gráficos que me irán relacionando y comprendiendo, como está la ciudad de Goya en cantidades de accidentes y muertos, con la provincia y el país.

Cantidad de muertos en la ciudad de Goya en el año 2006, en relación con años anteriores



Muertos a nivel Nacional en relación con Corrientes

¡Error! Vínculo no válido.

En éste grafico observamos la cantidad de muertos que hay en el país en relación con la provincia de Corrientes; aportando ésta, en el último año (2006) la escabrosa suma de 205 muertos, un promedio de casi 1 muerto cada día y medio. Esta suma representa el 3% del total nacional. También apreciamos el evidente ascenso de muertos a nivel nacional en estos últimos cinco años.

Muertos a nivel Provincial en relación con la ciudad de Goya

¡Error! Vínculo no válido.

La cantidad de muertos en Goya representa casi el 4% del total de los decesos producidos en la Provincia de Corrientes y “aporta” a la Nación el 0.10%.

2.1) LAS CAUSAS A LAS QUE SE DEBEN LAS MUERTES EN LOS DIVERSOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SON LAS SIGUIENTES:

a) **BEBIDAS ALCOHÓLICAS.** Una de las causas fundamentales de mortalidad por accidentes de tránsito es atribuible a las bebidas alcohólicas, puesto que éstas generan que las reacciones, respuestas y maniobras de los tripulantes de los automotores sean lentas y torpes. Esto se desprende de publicaciones de organizaciones no gubernamentales dedicadas al estudio de la materia y de la Dirección Nacional de Política Criminal.

Quedó establecido a nivel mundial que al menos uno de cada dos muertos por estos siniestros poseía alcohol en su sangre.

b) **EXCESO DE VELOCIDAD.** Otra de las causas de muerte por accidentes de tránsito, en las que existió alguna especie de culpa en los conductores de cualquier clase de automotor, es la velocidad a la que se desplazan los rodados, siendo esta causa y la desarrollada en los párrafos que anteceden las principales.

Es dable destacar que el común denominador de las personas que manejan no consideran como excesiva la velocidad de 120 km/h, cuando las pericias realizadas por facultativos demuestran que a más de 90 km/h el vehículo se torna menos gobernable ante cualquier falla humana y/o mecánica, siendo en esta brecha de desplazamiento en la que se producen la mayoría de los siniestros que concluyen con víctimas fatales.

c) **CANSANCIO EN EL CONDUCTOR Y ESTRÉS.** También se aprecia la fatiga o cansancio como un elemento presente entre los autores de estos injustos, lo que triplica el riesgo de muerte, siendo esta otra de las modalidades que generan los accidentes en estudio. El sueño es inevitable, disminuye gradualmente los reflejos y la capacidad de reacción, lo que se agrava mucho más si no se descansó bien o si se trabajó excesivamente durante todo el día o la noche, y peor aún, si la persona cenó abundantemente e ingirió alguna bebida con alcohol.

Tampoco debemos olvidar el estrés que algunos oficios generan, tales como los choferes de ómnibus, de taxímetros/remises y afines, quienes están constantemente expuestos a los avatares del tránsito diario con largas jornadas de trabajo y, por lo general, con escaso descanso.

d) **INCUMPLIMIENTO DE LA LEY NACIONAL DE TRÁNSITO.** La normativa de referencia señala una serie de pautas que son obligatorias en el ámbito de esta ciudad y demás territorios de la Argentina que se adhieron a ella. Tiene como finalidad regular el correcto circular del automotor, estableciendo reglas claras mediante el empleo de instrumentos señaladores de distintas naturaleza, en los que se marca por ejemplo las velocidades máximas y mínimas en la que se debe transitar en las zonas urbanas y rurales. La falta de acatamiento a estas disposiciones es otro de los factores que inciden en la tasa casi incontrolable de homicidios culposos productos de accidentes de tránsito.

Mediante la comparación que he efectuado en cuanto a la cantidad de infracciones, y muertes he tratado de demostrar, sin lugar a dudas, el crecimiento de la anomia* por las normas de tránsito por un lado y, por el otro, la falta de eficacia en el control vehicular por parte de los agentes pertenecientes a las fuerzas de seguridad.

* Es la confusión valorativa y normativa en una circunstancia histórica concreta. Es decir que se produce una disociación entre lo individual y la conciencia colectiva, prevaleciendo la primera sobre la segunda. La etapa egoísta con la pérdida del respeto a las normas produce una patología en el desarrollo de la sociedad. Esto sobre todo se nota más cuando la crisis se genera por la falta de cultura del trabajo y la austeridad en ciudades y/o países con un pobre desarrollo del capitalismo como lo somos nosotros.

e) **NO ACATAMIENTO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD.** Hay informes que demuestran que se podría evitar hasta un 60% de pérdidas humanas si los accidentados, además de respetar las normas de tránsito, usaran debidamente el cinturón de seguridad. Éste impediría que salgan expedidos contra el parabrisas o afuera del vehículo, con destino hacia una muerte segura.

Una cuestión similar ocurre con los ciclistas y motociclistas. Si usaran como corresponde sus cascos (y no llevándolos en sus brazos), evitarían dar sus cabezas contra la cinta asfáltica, en caso de caídas o choque contra otros rodados, salvando de este modo su existencia, como así también resguardando su integridad física ante cualquier secuela producida por traumatismos de cráneo con o contra superficie rígida y dura.

f) **PEATONES.** La responsabilidad en los accidentes de tránsito no es únicamente de los conductores. En muchos casos se debe a la extrema imprudencia y/o negligencia de los transeúntes. Es por ello que el peatón debe tomar todos los recaudos a su alcance en el desenvolvimiento en la vía pública, es decir, debe cruzar por los lugares habilitados, mirando a sendos lados, prestar atención y respetar las señales lumínicas que regulan el circular del automotor.

Si estas reglas elementales fueran cumplida, disminuirían los acontecimientos que culminan con pérdidas humanas, daños físicos y materiales, en transeúntes y tripulantes de vehículos motorizados.

g) **JUVENTUD IRRESPONSABLE.** Una conjunción de las primeras causas de lesiones y muerte en accidentes de tránsito durante los fines de semana es la juventud. Esto se desprende de varios análisis formulados por organismos gubernamentales y ONG, en los que se habla de un 44% de desenlaces fatales a nivel nacional; a nivel local se ha tomado una medida excelente que es realizar examen de alcoholemia los fines de semana por parte de la Dirección de Tránsito.

Las cifras también coinciden con que un tercio de los nefastos accidentes ocurren en altas horas de la madrugada y primeras de la mañana de los días sábados, domingos y feriados, a pesar de la menor circulación de parque automotor. Vinculada estrechamente con este lamentable resultado está la excesiva ingesta de alcohol en los jóvenes conductores a lo largo de la noche, a lo que debe sumarse el cansancio al momento de conducir, luego de pasar una noche en vela.

Aquí podemos adicionar un condimento más, que es la permeabilidad de la obtención y conservación de las licencias para conducir. Son pocas las medidas que se imponen para su control (por ejemplo: el restringir su circulación por determinados lugares con la identificación de principiante). Asimismo, la fácil conservación de la licencia al momento de renovarla, a pesar de faltas leves y graves cometidas por el conductor, ya que sólo exigen el pago de la multa, pero pocas veces se impone una sanción de carácter personal y no simplemente pecuniario.

III) CONCLUSIONES

En primer lugar, las estadísticas señaladas nos muestran un alarmante número de víctimas fatales que ocurren por accidentes de tránsito en forma diaria, mensual y anual, tanto Nacional, provincial como local. Esta constituye la principal causa de muerte en nuestra Nación (entre personas de 0 a 30 años edad) y uno de los porcentajes más altos del mundo, por lo cual habrá que tomar otras medidas con el objeto de frenar estos lamentables flagelos que día a día van en pleno ascenso, se cobran cada vez más vidas humanas y provocan daños irreparables.

En segundo lugar, es destacable que son múltiples los factores que coadyuvan a que las unidades automotrices se conviertan en verdaderas máquinas de matar. Entre ellos se encuentran la falta de

educación vial (no sólo en los conductores, sino también en los peatones), la ausencia de conciencia en los tripulantes del riesgo que implica estar al mando de un vehículo, las altas velocidades y el alcohol, que generalmente son acompañados con campañas publicitarias que incitan a tales conductas. Se destaca también la permisividad para obtener las licencias habilitantes para manejar, y el paupérrimo control municipal y/o de otras autoridades, lo que hace mayor el desacatamiento de las normas de tránsito.

Volviendo a la educación vial, es primordial para forjar una buena base, no sólo en los actuales conductores, sino también en los futuros, partir de políticas educativas que se implementen en forma permanente y no esporádica, como suele suceder. Además, ella debería implantarse en forma obligatoria desde la educación preescolar, pasando por la primaria y secundaria, llegando a implementarse como orientación a un nivel terciario, para lograr de este modo una mayor concienciación de esta clase de accidentes en la sociedad y así prevenirlos.

De esta manera, se le daría vigencia material a la Ley nacional 24.449, que regula los aspectos mencionados, y que hasta hoy en día no tiene una práctica efectiva en las instituciones educativas, al borde de caer en desuso.

En un tercer orden de cosas, diré que la aplicación de sanciones tiende a corregir los efectos o consecuencias lesivas de la conducta reprochada. Sin embargo, la realidad marca que en estos casos lo que deben tratarse y combatirse son sus causas a través de la prevención, y no sus consecuencias, puesto que muchas de ellas no tienen solución después de infringida la norma. En otras palabras, no hay condena que devuelva una vida extinguida.

Ahora bien, del análisis de los factores desarrollados se vislumbra que los conflictos ocasionados por el tránsito parecieran en principio, ser una cuestión menor y trivial hasta que se lleva una vida humana, cuando la realidad cotidiana marca otra situación. Se aprecia en la población en su conjunto un espíritu de rebeldía asociado con a antijuricidad en la vida social y su falta de compromiso ante estos sucesos. Debo decir que el modo de atacar e intentar revertir esta situación es por intermedio de una adecuada política preventiva y no únicamente represiva en materia de tránsito, abocándose especialmente a una continua educación vial y un rígido y estricto control estatal en todos sus aspectos.

Para concluir, sólo me resta decir que para la opinión pública, para los comunicadores sociales e incluso para nuestros propios legisladores, la solución al problema de los accidentes de tránsito se encuentra en el ordenamiento represivo del Estado, mediante el aumento de las escalas penales de los delitos culposos. Es así que se confía en las supuestas dotes mágicas del Derecho Penal para dar respuesta a todos los acontecimientos disvaliosos que suceden en una sociedad, olvidando que existen otros instrumentos más efectivos para emplear, antes de recurrir al último extremo del derecho punitivo, so riesgo de tornarlo ineficaz para dar la solución anhelada.

Consideraciones Finales: Para la elaboración de éste trabajo estadístico he tomado cifras y datos (tanto para 1. Seguridad Vial; como para 2 Accidentología), cuyos antecedentes son fácilmente corroborables por medio de organismos oficiales o asociaciones civiles dedicadas a la materia.

En el último análisis (Accidentología), se podría llegar a tener serias divergencias con otros trabajos (no oficiales) en cuanto a la cantidad de muertos en la ciudad de Goya, tanto por que se toma al departamento de Lavalle (Ruta pcial. Nº 27) como parte de la jurisdicción de aquella ciudad, como el hecho de tomar una muerte por accidente de tránsito, a aquella derivada de las lesiones graves producto de dicho accidente al pasar varios días, semanas y hasta meses de ocurrido el accidente, claro que no está mal obtener las cantidades de ésta forma, al contrario, pero es que solamente escapa a mi posibilidad de realizar el seguimiento particular de cada uno de los casos, o sea ir siguiendo la evolución de aquellas personas que intervinieron en un siniestro. Es por eso que se tomaron solo datos absolutos, es decir aquellos decesos que se produjeron de inmediato en el lugar del hecho, o transcurrido como máximo unas 24 hs. luego de haberse llevado al accidentado a algún nosocomio. Por allí podrá interpretarse ésta divergencia como falta de exactitud, pero no es así ya que la experiencia nos dice que solo se “atacan” a aquellos

LIC. En CS. CRIMINALISTICAS Y CRIMINOLOGIA JUAN ALEJANDRO STORTTI

Pericias en Accidentología Vial, Documentología, Balística y Dactiloscopia.

TEL. CEL. 03777-15474781

informes con datos de dudosa procedencia, y en el peor de los casos todos los datos aquí obtenidos y expresados deben tomarse como un “piso o base” para futuros trabajos, por que una vez mas lo enunciare tratando de no ser redundante: “éstos datos son oficiales”, se los puede corroborar en: La Policía de la Pcia.; Bomberos Voluntarios y la Dirección de Tránsito de ésta ciudad.

Por ello insistiré en la creación (como lo tienen todas las grandes ciudades) de un Depto. De Seguridad Vial a cargo del municipio o de la pcia. que se encargue de manera precisa de todos éstos temas en conjunto con profesionales de diversas disciplinas.

IV. BIBLIOGRAFIA:

- Página Web de la Asociación Civil Luchemos por la Vida.
- Estadísticas Oficiales del Ministerio de Gobierno y Justicia de Corrientes. Subsecretaría de Seguridad. Consejo Provincial de Seguridad Vial.
- Policía y Criminalística n° 15 año 2005.
- Microsoft Encarta 2006.
- Como Hacer una Tesis y Trabajos de Investigación (Carlos A. Sabino).
- La Nueva Criminología – Contribución a una Nueva Teoría Social de la Conducta Desviada- (Emille Durkheim).

AGRADECIMIENTOS: Agradezco a todas aquellas personas que de manera desinteresada colaboraron en mayor o menor medida, para tratar de entender y conocer cifras que se pueden corroborar fácilmente, pero que nadie ponía mucho interés en ellas, estas personas merecen todo mi respeto y saben que pueden contar conmigo en cualquier tipo de asesoramiento, ellos son: Al Sr. Sedano (Inspector de la Dirección de Tránsito); Los Dres. Daniel Insaurralde y Daniel Martinez (Tribunal de Faltas); Al Sr. Daniel Guillard (Informática de la Municipalidad); Al Sr. González (Jefe/encargado de Bomberos Voluntarios).