

EL SINIESTRO VIAL



“LATINOAMERICANO”





INTRODUCCIÓN

Más allá de "compartir" con el resto de la humanidad varias causas comunes en la siniestralidad vial cotidiana, nuestras sociedades latinoamericanas participan mayoritariamente de algunas "etiologías" muy propias y exclusivas de nuestra "cultura vial".

A esa conclusión llega una pequeña indagación (no alcanza el carácter de investigación), desarrollada por el Departamento Accidentología del ISEV.

Frente a la simple constatación de las informaciones trascendidas en los diversos medios y el aporte de Delegados ISEV y comentarios de técnicos y profesionales de nuestras naciones hermanas, surgió el desafío de profundizar un poco en la materia a efectos de verificar si se cumplían ciertos "patrones" en la siniestralidad vial, más allá de los ya perfectamente expresados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en los Informes sobre la Siniestralidad Vial que viene publicando desde el año 2004, comunes a todos las sociedades de la humanidad (*alcohol, velocidad, falta de uso de casco y cinturones de seguridad*).

Sin expectativas de cubrir todos los siniestros viales "latinoamericanos", podemos compartirles aquellos que nos "aparecen" como más evidentes y, si bien no son absolutos, se aplican a la mayoría de nuestras naciones. En algunos casos expresamos, a nuestro criterio, las razones de su existencia.

Dichas razones son atribuciones subjetivas y, por ende, podemos estar equivocados, en forma total o parcial.

Creemos sin embargo que la iniciativa es positiva e impulsará esfuerzos mancomunados para acercarnos a soluciones más profundas y eficientes en nuestras sociedades.

Buenos Aires, julio 27 de 2009

**Dr. Eduardo Bertotti
Director ISEV**



Transportar "pasajeros" en la zona del vehículo destinada a las "cargas"

A pesar de estar prohibido en la mayoría de nuestras legislaciones es muy frecuente y común el observar en las calles, caminos y rutas latinoamericanas a las camionetas, pickup, picop, pailas, palanganas, perreras (como se las llame en nuestras distintas naciones) desplazando en sus "cajas" abiertas a numerosas personas. Hombres y mujeres, niños, jóvenes, adultos y ancianos comparten la posibilidad cierta de muerte o lesiones severas en caso de producirse un siniestro. Y resulta absurdo el observar controles del uso del cinturón de seguridad en la vía pública mientras al lado circulan estas unidades con la gente suelta y totalmente desprotegida.

Basta revisar la prensa de todas nuestras naciones para verificar la muerte de decenas de personas mensualmente por esta tipología siniestral.

Razones: Si bien no se dicen "públicamente" es frecuente escuchar voces desde el Estado que manifiestan que es la única forma de viajar que poseen las personas de bajos recursos económicos. Pues bien, habría que revisar nuestras políticas de transporte público, generar programas de cambio y no permanecer impasibles perpetuando el fracaso de no ofrecer a los ciudadanos la mínima seguridad en sus desplazamientos. Y una advertencia: ¿solo clases de bajos recursos?. Los invito a observar los fines de semana en los parques de esparcimiento y espacios verdes de nuestras grandes ciudades en que llegan y viajan familias de mejor poder adquisitivo...





La desgracia de ser peatón

Si bien la OMS lo califica como usuario vulnerable, en la gran mayoría de nuestras naciones latinoamericanas (salvo honrosas excepciones) deberíamos calificar al peatón como el usuario ignorado.

Nuestras grandes infraestructuras viales urbanas están diseñadas y construidas para el automóvil. Se invierte más en las mejoras del pavimento de la calzada que en las de aceras y veredas. Los ciclos semafóricos están sincronizados en función del caudal y la velocidad fluida de los vehículos en desmedro de la circulación peatonal. Construimos puentes peatonales que ni los perros se animan a cruzarlos (esto último comprobado por una gran académica mexicana).

Mientras en las ciudades europeas y norteamericanas los índices de atropellos peatonales difícilmente superen la décima parte de los siniestros, en la mayoría de las ciudades de los países latinoamericanos, las lesiones y muertes de peatones y ciclistas alcanzan un piso del 30% del total de los decesos.

Pero seamos sinceros, eso solo en las naciones que poseen estadísticas fiables y que los consideren, porque aun existen notorios subregistros en aquellos siniestros que involucren peatones. En otras palabras, como peatón, también muerto es un usuario ignorado.

Peor aún. Estamos llegando a un punto en donde la sociedad, en nuestras ciudades, comienza a "castigar" más la supuesta "irresponsabilidad" del peatón (como si no fuera suficiente castigo las lesiones o la muerte) que la "debida

diligencia" que debe extremar quien aporta riesgo en su beneficio personal (el conductor o propietario de un automotor). ¿Dónde quedó el principio del "pater familiae" del derecho Romano que dio origen a la gran mayoría de nuestros regímenes jurídicos?.

Razones: Sin lugar a dudas nuestra "cultura (o debería decir "culto") del automóvil", donde peatones y ciclistas salen perjudicados. Alguna vez señale que mientras los europeos, por cultura e infraestructuras centenarias, "mantienen a raya" el avance del continente - hombre por sobre el hombre - contenido, los americanos privilegiamos durante décadas autopistas que desembocaban en el centro urbano y miles de metros cuadrados de la ciudad destinados al auto (estacionamientos, talleres, autocines, lavaderos y hasta "boutiques").





Permanencia de un parque automotor vetusto y de alto riesgo sin control

Cotidianamente aparecen en las crónicas de nuestros diarios y medios de difusión siniestros viales en donde se verifica la alta incidencia de fallas en los sistemas de seguridad del automotor. Reventones de neumáticos, carencia de luces, fallas en los frenos, rotura de dirección, etc., son concausas frecuentes de los siniestros viales latinoamericanos. Vehículos de alta gama comparten nuestras vías públicas con unidades automotoras antiguas y muy mal mantenidas (en algunas naciones aún se importan unidades usadas de países que utilizan el volante a la derecha y aquí, artesanalmente, se las transforma!!!). Eso sí, comparten un mismo "sino": grandes masas de automotores en Latinoamérica (prescindiendo de su antigüedad) permanecen aún "vírgenes" a una Revisión Técnica Obligatoria que nos garantice como sociedad un mínimo de seguridad en las condiciones de su circulación.

Razones: Escuchamos off the record a los mismos funcionarios del Estado aducir que esos vehículos son en muchos casos la única fuente de ingresos y de movilidad de la gente de escasos recursos, prescindiendo de considerar que esa "fuente" puede ser la causa de daño y muerte de sus propios dueños y de terceros. Resulta esencial revisar nuestras políticas de renovación y control del parque automotor en nuestras naciones. ¿No es acaso función del Estado proveer recursos –créditos blandos- para obtener el recambio de esa "fuente de ingresos" peligrosa por una que no lo sea y controlada?. ¿No lo hacen así otras naciones?. Sobran ejemplos... Siempre será mejor comenzar a implementar tales programas (aunque sean progresivos) que contemplar pasivos la siniestralidad que producen.





Casi todos nuestros caminos nos "alejan de Roma"

Una gran mayoría (salvemos honrosas excepciones) de nuestras grandes vías de circulación en carreteras, semi y autopistas parecen modernas en su diseño y construcción. Pero solo "parecen". No lo son. Para serlo deberían poseer la calidad de ser seguras.

Mínimas banquetas, hombros, arcenes (o como cada sociedad las llame), medianas inexistentes, señalamiento y demarcación inadecuada o faltante, defensas, guardrail y separadores de sentidos de dirección "agresivos" (new jersey "apoyada" y espaciada en el pavimento!!), curvas sin peraltes (hasta hay algunos invertidos!!), carencia de vías de escape y de amortiguadores de impacto, todo esto y mucho más nos "alejan" del concepto de "camino que perdona" el error, que recomienda el "Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito".

En nuestra tipología siniestral el camino puede o no contribuir a la producción del siniestro, pero en un gran porcentaje de los casos no colaborará para evitarlo y en otros hasta lo agravará.

Razones: Durante décadas hemos construido caminos en función casi exclusiva de la vinculación más rápida y económica de los orígenes y destinos para los automóviles, sin analizar en el diseño la función de seguridad de tales traslados. En las infraestructuras viales urbanas hemos privilegiado las vías automotoras sin considerar la seguridad de los tránsitos peatonales y de ciclistas. Ese "culto" por el automóvil impregnó nuestras obras.

Debemos revisar e incluir planificación y diseño de vías públicas para mejorar la seguridad.

"Una red vial planificada pensando en la seguridad establece una jerarquía de vías con diversos niveles o categorías, cada uno concebido para una función determinada. En 1998, los Países Bajos presentaron un programa de reclasificación y modificación de las vías públicas, para que cada una de ellas tuviera una función clara e inequívoca. Un estudio anterior había predicho que esta clarificación de las funciones de todas ellas podría reducir en más de una tercera parte la cifra media de lesiones debidas al tránsito por kilómetro recorrido-vehículo." (Informe Mundial citado).





¡Exijo mi licencia!

En la mayor parte de Latinoamérica pareciera ser que culturalmente la denominada "licencia de conducir" a partir de una determinada edad (preestablecida legalmente) debe ser otorgada por el Estado en forma casi obligatoria, lo más económica posible, lo más rápido (se pondera a aquellos organismos que la entregan en el día), con la menor cantidad de requisitos y exigencias (en algunas naciones basta el examen oftalmológico). Cuando observamos el proceso en otras naciones mucho más avanzadas en materia de seguridad vial, observamos una singular rigurosidad para obtenerla. La Tasa de rechazo en el primer intento es en muchos casos superior al 30 %. Demanda una preparación previa exigente (en algunos países los aspirantes deben previamente pasar por Academias de Conducción). Los exámenes psicofísicos, psicotécnicos, teóricos y prácticos son muy exhaustivos. Los costos que demanda todo el proceso son comparativamente muy altos (aunque aclaremos que en varias naciones se extiende por única vez y sólo es revisada su validez a partir de infracciones y accidentes del individuo). Coherentemente a lo relatado, en nuestras naciones mayoritariamente la denominamos "licencia", que genéricamente lo equiparamos a derecho, mientras en esas otras sociedades la denominan generalmente "habilitación". Es que es el Estado (la sociedad organizada) el que debe evaluar si el aspirante posee la suficiente capacidad (en todos sus aspectos) para ejercer la responsabilidad de aportar riesgo a la vía pública en ejercicio de un beneficio personal.

Es así que asistimos diariamente en nuestras calles y caminos a comportamientos temerarios y reñidos con la lógica (cuando no con la física) más elemental: conducción en zig - zag, sobrepasos y adelantamientos en situaciones y zonas prohibidas, espaciamiento inadecuado entre vehículos circulando a alta velocidad, entre otros tantos. Y muchos de tales comportamientos, ante la falta de real dominio de la máquina y de criterio, concluyen con la vida, lesiones y daños propios y de terceros.

Razones: Además de las culturales existen las de orden económico que privilegian fines recaudatorios (tasas) y politiqueros (no puedo decir políticos) de otorgarlas por "amiguismo" e "intereses", por sobre los de la propia naturaleza y objetivo de la habilitación. Debemos revisar profundamente nuestras políticas de habilitación de conductores, extremando esta verdadera "defensa social" que el Estado debe asegurar frente a la alta siniestralidad vial que padece la sociedad.





¡Subamos todos a la motocicleta!

Desde inicios de este joven siglo contemplamos espantados el crecimiento exponencial geométrico del parque de motos y ciclomotores en nuestras ciudades y pueblos. Familias enteras se desplazan en ellos, con bebés incluidos, y por supuesto, la mayoría sin cascos. Al verdadero "dolor de cabeza" que en algunas latitudes nos representaba el "mototaxi" hoy le sumamos verdaderos ejércitos de motos y ciclomotores de particulares, logrando que ya no sean ni curiosas ni extrañas las imágenes de las últimas décadas del siglo pasado de sociedades en ciudades de India y China.

Lógicamente, en ese "caldo de cultivo" que es nuestra cultura vial latinoamericana, las consecuencias no tardaron en hacerse presentes. En Argentina, por caso, la participación de este tipo de vehículos en la siniestralidad vial grave del país se TRIPLICÓ en apenas tres años (del 10 % hasta el 2005, a alcanzado el 30 % en estos días del 2009). Particular relevancia poseen los siniestros en este tipo de vehículos en materia de mortalidad y morbilidad severa.

Razones: Entre otras una muy importante es la deficiente o total carencia en muchas ciudades de políticas y sistemas de transporte público, frente a una necesidad creciente de una mayor movilidad de los integrantes de la sociedad (escuelas, comercios, centros de salud, esparcimiento, etc.).

La accesibilidad económica y financiera, el pobre control administrativo de títulos de tenencia o propiedad, la fácil (cuando no nula) adquisición de permisos para conducirlos, su versatilidad y alta maniobrabilidad en tránsitos cada vez más complicados y menos fluidos, etc., son todos factores que han contribuido a generar esta verdadera invasión vehicular a nuestras vías de circulación. Si a todo ello le sumamos la comentada escasa o ninguna percepción del riesgo de nuestros usuarios no resulta difícil fundamentar los resultados lamentables que ilustran a diario las noticias.





Victimarios de nuestros propios hijos

Una tipología espantosa pero que lamentablemente se verifica en forma periódica, es la que nos presenta como responsables de muertes y lesiones de nuestros hijos de muy corta edad en siniestros ocurridos en las maniobras de estacionamiento o salidas de nuestras casas con el vehículo, al no percatarnos que él nos ha seguido y ha quedado expuesto a las ruedas de nuestro vehículo. O los producidos en el ascenso o descenso de nuestro vehículo al ingreso o egreso del establecimiento escolar cuando lo hacemos detenidos en doble fila. Necesariamente tales maniobras ellos deben hacerlas sobre la calzada y se producen lamentables accidentes con otros vehículos que circulan. También se suman a esta triste lista los ocurridos a los conductores que portan a sus hijos pequeños sobre sus piernas mientras manejan.

Las consecuencias psíquicas familiares de estos siniestros son tremendas.

Razones: *La falta de percepción del riesgo en nuestra cultura vial. La prevención solo existe cuando percibimos el riesgo y a través de la educación integramos el hábito en nuestra conducta.*





Haz lo que yo digo pero no lo que yo hago

Salvando excepciones como siempre, casi a diario leemos en las noticias latinoamericanas siniestros viales en los que participan autoridades policiales y de control del tránsito. Muertes y lesiones de agentes en el tránsito compiten en cantidad con las producidas en el ejercicio de sus funciones. Muchas de ellas se producen por incumplir las propias normas que controlan. Es habitual que no utilicen en sus unidades el cinturón de seguridad o que se desplacen en las cajas abiertas de las Pickup. En caso de impactos o vuelcos, la función de agente o autoridad no prevalecerá sobre su naturaleza humana y padecerá lesiones y muerte. También son frecuentes los atropellos que sufren en operativos en la vía pública, por falta de conocimiento en los procedimientos específicos (posturas expuestas sobre la calzada) y de equipamiento adecuado (visibilidad de su persona y elementos reflectivos).

Son también muchas veces notorias las falencias en el mantenimiento y condiciones de las unidades vehiculares (no es culpa personal del agente). Resulta hasta ridículo observar controles de acreditación de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria a particulares, cuando la unidad del personal de control no resiste siquiera una mínima revisión visual. Esa unidad mal mantenida y sus ocupantes pueden ser la noticia de un grave siniestro en el periódico del día siguiente

Razones: Muchas y de diversa naturaleza. Una, bastante generalizada, es el desprecio cultural que padecen las funciones de control y gestión del tránsito en la sociedad y aún en las propias fuerzas policiales que tienen competencia legal en la materia entre todas sus otras funciones. Ir a controlar y gestionar el tránsito es considerado muchas veces por el personal como un "castigo" o tarea menor. La falta de especialización en la materia genera este verdadero dislate. Por el contrario, aquellos cuerpos que se formaron específicamente para la función han demostrado una eficiencia y mística propia notable (valgan como ejemplo la Agrupación Tráfico de la Guardia Civil Española, Camineros de la Policía de la Pcia. de Buenos Aires en Argentina, en las últimas décadas del siglo pasado, y el tradicional y actual Carabineros de Chile).

