

NO MÁS CHARATA TRÁGICA¹

Cuando leía la crónica sobre el fatal accidente ocurrido el sábado de madrugada en la intersección de la Av. Güemes y Caseros de Charata; me corrió un escalofrío paralizante, que desembocó en un dolor profundo e impotencia con quienes aunque no conozco comparto el sentimiento frustrante y congoja por tan incomprensibles pérdidas humanas.

Sentí entonces, que debía hacer algo, porque callar o lanzar frases intrascendentes de compromiso; minimizar; o articular excusas sobre responsabilidades inocuas, era eludir la verdad accidentológica que encierra todo accidente de tránsito.

Me dije nunca más, enrostrar la responsabilidad a la fatalidad...era como sentir que viví y ejercí mi profesión; en una especialidad tan concreta y desgarradora por un carril equivocado.

Inexorablemente debemos partir de pautas y realidades concretas y sin eufemismo ni engaño DECIR: LA SEGURIDAD VIAL NO ES ACCIDENTAL.

Se estima que fallecieron en 1998 en todo el mundo 1,2 millones de personas por lesiones padecidas en ocasión de algún tipo de accidente de tránsito. Más del 70% de las víctimas - aproximadamente 850.000 personas- tenían menos de 45 años de edad. A estas cifras, se le suman los varios centenares de personas que sufrieron heridas o quedaron discapacitadas de forma permanente. La inmensa mayoría de esos traumatismos se producen en los países en desarrollo y afectan a peatones, ciclistas, motoristas y usuarios de los transportes públicos.

Sin embargo, no solo se dispone de conocimientos suficientes para adoptar medidas preventivas sino que existen numerosos programas y políticas al respecto: estrategias para reducir el alcohol, promover el uso de cascos, cinturones de seguridad y otros dispositivos para aumentar la visibilidad de los caminantes o ciclistas. Y a pesar de ello, este problema no disminuye.

¹ Por el Dr. José Hernando Pirota. Abogado Presidente del Instituto de Derecho de Seguros de la Provincia del Chaco. Artículo publicado en el diario Norte, Resistencia-Chaco, 15 de Abril de 2005.

Este año, en ocasión del Día Mundial de la Salud, que se celebra todos los 7 de Abril por iniciativa de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el tema propuesto fue la Seguridad Vial. En todo el mundo, una multiplicidad de organizaciones llevaron a cabo actividades para aumentar la sensibilización acerca de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito, sus graves consecuencias y los cuantiosos costos que suponen para la sociedad.

Las cifras nos marcan que debe haber una intervención directa para atacar el problema, la Argentina está proveyendo las bases para una estrategia de Seguridad Vial. Un comienzo digno de destacar es la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/95 y la creación dentro de ella del Consejo Federal de Seguridad Vial y Consejos Provinciales en la misión de propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos (art. 6).

Resulta de fundamental importancia destacar las funciones de este Consejo:

- Proponer políticas de prevención de accidentes.
- Aconsejar medidas de interés general según los fines de la Ley.
- Alentar y desarrollar la educación vial.
- Evaluar la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar las modificaciones de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen.

Pero como en esta bendita y generosa República, las partituras existen pero los ejecutantes fallan; y vaya como simple ejemplo nuestra Carta Magna....DEBEMOS los ciudadanos hacernos cargo de reemplazar las funciones del contralor y dirección del Estado en el crucial y preocupante tema de la ACCIDENTOLOGIA VIAL.

La Seguridad Vial es una Política de Estado que debe planificar y garantizar la normalidad y fluidez de tránsito. Me pregunto si es así, quien o quienes consintieron la instalación de una columna de alumbrado en el medio de la avenida principal de acceso al centro urbano de Charata; trampa encubierta como muchas otras que aparecen en nuestras rutas y calles, en improvisadas y mediáticas decisiones de funcionarios incompetentes; allí radica la causa

originaria, eficiente, exclusiva y excluyente de la responsabilidad vial. Las otras causales (velocidad, alcoholemia, picadas o lo que fuere) son relegadas a una expresión porcentual menor en la mecánica de toda colisión; ese obstáculo podía haberle tocado a una ambulancia, a un anciano, a un chofer o cualquiera que dentro de las contingencias normales o no del tránsito vehicular se topara con un objeto peligroso e insalvable.

Con razón señala Matilde Zavala de González que "no interesa el modo" con que se hace efectiva la potencia dañosa que encierra la cosa; ésta es fuente del perjuicio cuando "mecánicamente" pasiva, ha sido "casualmente" activa. Y las cosas inertes son causas activas del daño, cuando su anormal situación o ubicación circunstancial crea la probabilidad y consecuente previsibilidad de una contingencia dañosa².

“Se deberá analizar la potencialidad dañosa del obstáculo en razón de su naturaleza intrínseca (tamaño, peso, forma, color, etc.) y/o de su particular ubicación en la carretera, lo que puede aumentar el riesgo y, en virtud de ello, determinar la capacidad de previsibilidad del objeto por parte del conductor del automotor víctima del daño, teniendo siempre en mira la relación causal de su conducta con el resultado dañoso”³.

En España se diseñan rutas y accesos INTELIGENTES, es decir el concepto primario es la PREVENCIÓN y no la coyuntura tardía. Asimismo ha expuesto el Sr. *Michael Drezner* (Director de I.R.F.) en su disertación del día 10 de Junio de 2003 en el marco de la Jornada sobre “*Planes Estratégicos de Seguridad Vial de la Comunidad Europea, Estados Unidos y Argentina*” celebrada en Buenos Aires (Argentina) que, en EE.UU. la AASHTO (*American Association of State Highway and Transportation Officials*), algo así como la Asociación Norteamericana de Funcionarios Estatales de Vialidad y Transporte, fundada en 1914, establece dentro de sus recomendaciones sobre diseño geométrico de calles y caminos las opciones a seguir para dar solución al problema de las señales viales colocadas en forma incorrecta. A saber: 1.- Eliminar el peligro; 2.- Alejarlo lo más posible de la carretera; 3.- Reemplazar los postes de metal que

² ZABALA DE GONZÁLEZ, Matilde, *Actualidad en la jurisprudencia sobre Derecho de Daños*, en LL del 21-08-97; conf. PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2003, pág. 406.

sostienen las señales por postes de madera que sean más flexibles ante un eventual impacto, y asimismo hacerle orificios en la base de dichos pilares para que en caso de que un automóvil los colisione, se rompan y el automotor los pase por arriba, evitando de esa forma el peligro mortal que supone que los postes se introduzcan dentro del rodado; y 4.- Instalar amortiguadores de impacto rodeando a la señal mal colocada, ya que dichos dispositivos absorben la fuerza de impacto haciendo que la desaceleración del vehículo sea más lenta y reduciendo así las consecuencias mortales de la colisión.

En esa dirección y como aporte personal, en un trabajo publicado en el Diario Norte el día 15-01-02, que titulé "RUTAS PROTEGIDAS Y MODERNAS SIN ACCIDENTES VIALES - HORIZONTE POSIBLE", ya tratamos el tema con propuesta incluida, y hoy la redoblamos, la que abarca los siguientes puntos de análisis:

- Problemática de la Seguridad Vial.
- Organización de Jornadas de Capacitación Vial que ilustre a los agentes con competencia en la materia.
- Desarrollo e implementación de las llamadas carreteras indulgentes e inteligentes que eviten accidentes.
- Impacto de la jurisprudencial y doctrina nacional sobre la responsabilidad civil de las Direcciones de Vialidad, Estado empresas concesionarias de peaje en el contexto socioeconómico regional.
- Adecuación de la normativa de tránsito nacional y su interrelación en el corredor del MERCOSUR.
- Formación de Comisiones Interdisciplinarias (equipos de estudio bajo nuestra responsabilidad y dirección profesional) que abarquen las distintas ciencias involucradas en el estudio de los accidentes de tránsito, tales como la ingeniería vial; la Ingeniería Mecánica; la Accidentología Vial; la Seguridad Vial, la Educación vial; la Medicina Forense; la Psicología y Sociología. Y dentro del derecho: el Derecho del Transporte, el Derecho Administrativo; el Derecho Penal; El Derecho Civil y el Derecho de Seguros.

³ Conf. PIROTA, Martín Diego, op. cit., pág. 407.

- Consultoría sobre temas de impacto ambiental en el desarrollo y emplazamiento de las carreteras.
- Asesoría integral sobre coberturas de seguros, costos, costas, extensión de riesgos excluyentes de la responsabilidad del Estado Nacional y/o Provincial.

Cualquier ciudadano u Organización no gubernamental o Clubes de Leones o Rotary pueden concurrir en amparo ante los Tribunales y exigir cumplimiento de la Ley para encontrar en el ámbito Provincial los focos fatales de accidente y así evitaremos otra lamentable jornada trágica. *"Mientras sea un derecho constitucional, la acción de amparo aparece válida y ello no supone desconocer el fuero penal, o el civil, o el Comercial, o el laboral, o el contencioso - administrativo".*

"Toda persona puede interponer acción expedita y rápida de amparo, siempre que no exista otro medio judicial, más idóneo, contra todo acto u omisión de autoridades públicas o de particulares, que en forma actual o inminente, lesiones, restrinja, altere o amenace, con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta derechos y garantías reconocidas por esta Constitución, un tratado O UNA LEY".

"El Artículo 43 de la Constitución Nacional tutela derechos consagrados en la Constitución Nacional, los Tratados Internacionales y las leyes ordinarias. También los derechos protegidos que surjan de actos administrativos emanados de los Poderes del Estado Federal y de los Estados provinciales".

Nada es más fácil que censurar a los muertos.... (Julio César)

Aunque cuando los hombres se ven reunidos para algún fin, descubren que pueden alcanzar también otros fines cuya consecución depende de su mutua unión. El desafío está lanzado. Que así sea.