
UNIVERSIDAD DEL ACONCAGUA



FACULTAD DE PSICOLOGÍA

LICENCIATURA EN SEGURIDAD CIUDADANA

UNIVERSIDAD DEL ACONCAGUA



FACULTAD DE PSICOLOGÍA

LICENCIATURA EN SEGURIDAD CIUDADANA

**“ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL CARRIL RODRIGUEZ PEÑA
DEPARTAMENTO GODOY CRUZ”**

**SU INCIDENCIA EN LA ELABORACIÓN DE PLANES DE
PREVENCIÓN VIAL.**

JAQUELINA JANET RAMÍREZ
TESISTA

OSCAR DARÍO AGÜERO MORALES
DIRECTOR

MENDOZA, SEPTIEMBRE 2.017

Índice

Hoja de evaluación	3
Índice	4
Agradecimientos	7
Resumen	8
Summary	9
INTRODUCCIÓN.....	10
CAPITULO I.....	11
1.1. Problemática referencial	12
1.2. Problema de investigación.....	13
1.3. Justificación y relevancia de la investigación.....	14
1.3.1. Justificación.....	14
1.3.2. Relevancia.....	14
1.4. Objetivos de Investigación.....	14
1.4.1. Objetivo General:.....	14
1.4.2. Objetivos Específicos:	15
1.5. Aspecto Metodológico	15
1.5.1. Tipo de Estudio	15
CAPÍTULOII.....	18
Antecedentes.....	18
2.1. Reseña histórica	18
2.1.1. Primera víctima de accidente de tránsito en el mundo en ser hospitalizada	18
2.1.2. Primera víctima fatal en accidente de tránsito en el mundo	18
2.1.3. Primera víctima fatal en accidente de tránsito en Argentina.....	18
2.1.4. Víctimas fatales en accidentes de tránsito en la provincia de Mendoza	19
2.2. De las crónicas periodísticas de accidentología en Godoy Cruz	20
2.3. ANALISIS DE LOS CASOS OBSERVADOS	24

CAPÍTULO III	27
Marco legal	27
3.1. Marco normativo Internacional	27
3.2. Marco normativo nacional: Ley 24.449 (Ley Nacional de Tránsito)	28
3.2.2 Manual de Conductor:	31
3.3. Marco normativo provincial	32
3.3.1. Ley 6082 en Seguridad Vial	32
3.3.2. De la obligación de la Dirección General de Escuelas	33
3.3.3. Ley Provincial n°6722/99	34
CAPÍTULO IV	37
Marco conceptual de referencia	37
4.1. Concepto de Accidente de Tránsito	37
4.2. Tipos de Accidente de Tránsito	37
4.2.1. Colisión de un vehículo	37
4.2.2. Colisiones traseras	37
4.2.3. Colisiones frontales	38
4.2.4. Colisiones laterales	38
4.2.5. Colisiones de vehículos por vuelco	38
4.2.6. Colisiones múltiples	38
4.2.7. Atropello	39
4.2.8. Salidas de la vía	39
4.2.9. Vuelco y pérdida de control del vehículo	39
4.3. Caída de persona o cosa del vehículo en marcha	40
4.4. Otros conceptos de interés en los Accidentes de Tránsitos	40
4.4.1. Accidentes de tránsito fatales	40
4.4.2. Vehículo	40
4.4.3. Conductor implicado	40
4.4.4. Vía	40
4.4.5. Víctimas	41
4.4.6. Velocidad	41

4.4.7. Intersección	41
4.4.8. Entre intersección.....	41
4.5. Sitio de ocurrencia de los Accidentes de Tránsito.	41
4.6. Factores de los Accidentes.....	42
4.6.1. Factor Humano	42
4.6.2. Factor Climático.....	43
4.6.3. Factor Técnico	44
4.7. Clasificación de Accidentes en el ámbito local:	45
4.7.1 Accidente	45
4.7.2. Accidentes con Lesionados	45
4.7.3. Accidentes sin Lesionados	45
4.8. Elementos.....	46
CAPITULO V.....	48
Metodología	48
5. Aspecto Metodológico	48
5.1. Tipo de Estudio	48
CAPÍTULO VI.....	65
Conclusión	65
Bibliografía.....	70
APÉNDICE.....	72
Modelo de encuesta	73
Índice de cuadros	79

Agradecimientos

Dedico el presente trabajo de investigación a todas aquellas personas que de una u otra manera supieron brindarme su apoyo durante las largas ausencias que mi profesionalización deparó.

En primer lugar a mi Director de Tesina, Licenciado Oscar Dario Agüero, quien pacientemente me contuvo, transmitiéndome sus conocimientos, contribuyendo a formar en mi un pensamiento amplio en el ser y hacer para la formación profesional que conduce a un logro consiente.

A mi amiga de la Licenciatura, mi primer Licenciada, que con orgullo puedo decir que es mi amiga, quien me apoyo incondicionalmente dándome fuerzas para no bajar los brazos, GRACIAS Alejandra Alaníz.

También para aquellos que aún desde su ausencia seguían apoyando y brindando sus mejores deseos en este nuevo proyecto.

Para quienes nunca permitieron que decayera aún en los momentos más complejos de la vida, los que me transmitieron sus principios y valores ya que de alguna manera siempre estuvieron aquí acompañando mis progresos.

Para mi familia, porque siempre serán quienes me recibirán con amor fraterno y brazos abiertos, acompañando mis malos y buenos momentos.

Por ellos, porque siempre estarán allí para extrañarme, fortalecerme y sostenerme.

Para ellos que siempre serán mi orgullo y mi mayor tesoro a los que voy a AMAR infinitamente...GRACIAS FAMILIA.

Resumen

En mi calidad de futura Licenciada en Seguridad Ciudadana, consiente de una realidad importante y observando el escaso interés por parte de las autoridades responsables, motivó esencialmente la realización del presente trabajo de investigación en el conocimiento que se tiene sobre la problemática aún irresuelta en materia de seguridad vial en el Departamento de Godoy Cruz.

Dicha problemática se evidencia con especial énfasis en el carril Rodríguez Peña, el cual es penosamente conocido por los reiterados accidentes de tránsito que ocurren en el mismo diariamente, esta problemática supera cuantitativamente los hechos delictivos que se producen en dicho sector, no obstante no se ha realizado sobre ellos un estudio profundo que favorezca gradualmente su disminución y obteniendo en forma oportuna, una verdadera solución.

El fin primordial del presente trabajo será el de exhibir los datos extraídos de fuentes reales, como también aquellas que surjan de entrevistas abiertas al personal que trabaja en forma activa sobre dicha problemática y que pueda proporcionar estadísticas de los casos registrados.

Una vez extraída dicha información se procurará proporcionar nuevas ideas y/o propuestas que permitan aportar verdaderas soluciones al flagelo de los accidentes viales en la zona bajo observación.

Es de real importancia e interés estudiar este tema de una manera profesional, que permita realizar un aporte adecuado de modo que no sólo quede en la simple concientización de nuestra sociedad, sino que también lleve a evitar nuevos hechos como los que en el presente trabajo quedarán evidenciados.

Summary

The quality of future Graduate in Citizen Security, aware of a prevailing reality of little interest on the part of the responsible authorities, is what motivated essentially the accomplishment of the present investigation work in the knowledge that has on the still unresolved problematic in the matter of Road safety in the Department of Godoy Cruz.

This problem is evidenced with special emphasis on the Rodriguez Peña lane which is painfully known for the repeated traffic accidents that occur instead of daily, sadly this problem exceeds quantitatively the criminal acts that occur in this sector, however not Has carried out on them a deep study that gradually favors its diminution and that in due course obtains a true solution.

The main purpose of this paper will be to show the data extracted from real sources, as well as those that emerge from open interviews to perform on personnel who work actively on this problem and who can provide statistics of the registered cases.

Once this information has been extracted, it will try to provide new ideas and / or proposals that will allow real solutions to the scourge of road accidents in the area under observation.

It is of real importance and interest to study this subject in a professional way and that allows to make an adequate contribution that not only remains in the simple awareness of our society, but instead leads to avoid new facts such as those in this paper will remain Evidenced.

INTRODUCCIÓN

Existe una gran cantidad de vehículos que circulan en nuestras rutas, lo que produce una gran congestión, en especial en horas de mayor circulación, incidiendo esto en forma directa en la salud de los conductores, ya que afecta a los mismos en lo concerniente al sistema nervioso que se ve perjudicando con la contaminación sonora (ruidos molestos), ambiental con (gases tóxicos)entre otros. El carril Rodríguez Peña del departamento de Godoy Cruz en la Provincia de Mendoza no está exento de ello.

Motivo por el que la presente tesina se encuentra relacionada a la problemática de accidentes viales que suscitan en el lugar sin ahondar demasiado en el tema y con el simple hecho de verificar en medios periodísticos o circular por esta arteria, se puede observar que el aumento de los accidentes altera el orden irregular de la circulación y lo más preocupante es que afecta la vida de las personas, sin mencionar la relevancia que poseen los daños materiales que se producen tanto en bienes del orden público como privado.

Este tipo de sucesos representa uno de los problemas de mayor impacto tanto en la sociedad como en las arcas del Estado.

Con el fin de demostrar la relevancia del presente trabajo se incorporarán diversas estadísticas que reflejan la problemática de referencia.

El aporte principal es brindar datos útiles para colaborar con la disminución de los accidentes viales a través del uso de diferentes métodos factibles de aplicación en la zona mencionadas y cuyos procedimientos puedan ser implementados por extensión en arterias de similares características.



CAPÍTULO I

CAPÍTULO I

1.1. Problemática referencial

No es una cuestión ajena al conocimiento de la gente, que en el mundo entero se produce la pérdida de vidas humanas como consecuencia de los accidentes de tránsito que se producen en diferentes rutas, siendo la República Argentina quien a diario aporta un número importante a las estadísticas que surgen al respecto.

En la provincia de Mendoza tal problemática se ve reflejada en las crónicas periodísticas, identificadas también en el Departamento de Godoy Cruz, como unos de los sectores con un importante número de hechos que obvian un cuestionamiento en las labores preventivas que se disponen para disminuir dicha problemática.

La provincia está constituida por dieciocho (18) departamentos, siendo Godoy Cruz, que posee una superficie de 75 Km² aproximadamente, el cuarto departamento con mayor población.

El mismo limitando al norte con ciudad Capital, Las Heras y Guaymallén, al sur con Luján de Cuyo y Las Heras, al oeste la extensión de Las Heras y por el este con Maipú y Guaymallén.

Surge a través de un análisis histórico que a partir del año 1.970 y como consecuencia de la aparición de numerosos establecimientos fabriles, los empresarios se unieron en procura de medidas tendientes a consolidar una zona de preponderancia industrial, que se ubicó en el carril Rodríguez Peña de Godoy Cruz a la que se denominó ADERPE (Asociación de Empresarios de Rodríguez Peña).

Para la radicación definitiva de la citada demarcación fue necesaria la realización de estudios de los diversos sectores industriales, tendiente a no causar trastornos en las denominadas zonas residenciales, ubicadas en la periferia de los sectores industrializados.

Desde sus comienzos circulaban numerosos vehículos de distintas dimensiones, ya sea para descargar sus mercaderías (camiones) o bien para aquellos que se dirigían a sus ámbitos de trabajo y en la actualidad no sólo es utilizada como vía de acceso rápida a diferentes lugares sino como arteria de conexión entre dos de las rutas más importantes con que cuenta la Provincia de Mendoza, como son siendo la Ruta 40 –Acceso Sur- y Ruta 7 –Acceso Este-.

Al mismo ritmo en que crecían las industrias, aumentaba el cómputo de incidentes viales ocasionados por el factor humano y estructural, en sus diferentes clasificaciones, ya sea como resultado de una o varias víctimas, como también inmensurables daños materiales y hasta muertes.

1.2. Problema de investigación

Es por ello, que resulta conveniente una apropiada elaboración e implementación de un plan de seguridad vial que aborde la prevención de accidentes, siendo factible su planificación como una herramienta valiosa que permita trabajar sobre las falencias que el presente estudio reflejará, ya que reconocerlas resultará de vital importancia para poder construir y poner en funcionamiento en un futuro próximo reales soluciones.

1.3. Justificación y relevancia de la investigación

1.3.1. Justificación

Teniendo en cuenta los diversos aspectos que se mencionan en párrafos anteriores, el eje principal de acción sobre el cual debemos trabajar es la prevención de los accidentes y si bien no resulta una tarea sencilla es un desafío que en conjunto se debe asumir, por ello el presente trabajo de investigación encuentra justificación y asidero en el presente eje de acción.

1.3.2. Relevancia

La presente investigación se considera relevante dado el objeto de estudio, en el que no solo se analizarán los diferentes factores que influyen en la producción de los accidentes de tránsito si no que se propenderá a la elaboración de un plan de prevención que sea viable y que favorezca la disminución de dichos factores desencadenaste.

1.4. Objetivos de Investigación

1.4.1. Objetivo General:

- Establecer la relevancia de la Prevención Vial para la disminución de accidentes de tránsito en el carril Rodríguez Peña de Godoy Cruz.

1.4.2. Objetivos Específicos:

- Determinar las principales problemáticas que inciden en los accidentes viales en el lugar.
- Establecer mediante observación “in situ”, el cumplimiento de la normativa vial vigente.
- Elaborar pautas ejecutables para la elaboración de un plan de Seguridad Vial sostenido y acorde a la problemática existente en dicha arteria.

1.5. Aspecto Metodológico

1.5.1. Tipo de Estudio

El tipo de estudio metodológico empleado en la presente investigación, por su enfoque teórico metodológico es **cuantitativo**, por sus objetivos es **exploratorio**. Se utilizarán datos primarios y secundarios. El campo de estudio es interdisciplinario.

Por lo tanto se identificará la naturaleza profunda de las realidades, sus relaciones y su estructura dinámica. También se realizará un tipo de diseño **no experimental** mediante la recolección de información y la observación documental y material.

Ello estará encaminado a conocer los factores reales que influyen, ya sea en forma directa o indirecta, en la problemática bajo estudio y establecer la relevancia de la prevención vial en la disminución de accidentes de tránsito, la cual, reitero, se reflejará mediante una medición numérica con el uso de estadísticas para establecer con mayor certeza los factores intervinientes.

La metodología de la observación será en torno a registros reales que se procurarán, analizarán y procesarán una vez obtenida la información referente a los accidentes de tránsito ocurridos, teniendo como parámetro de investigación el año 2014.

Las técnicas y procedimientos para la recolección de datos estarán ligadas a fuentes de información secundarias, también se utilizarán en el trabajo de campo fuentes de información externas las cuales serán organizadas conforme al instrumento de **entrevistas no estructuradas**, la cual se desarrollará a través de reuniones en forma personal con un cuestionario de preguntas abiertas que a posterior serán procesadas y reflejadas en el desarrollo de la presente investigación.

La muestra estará constituida por todos los accidentes de tránsito ocurridos en el periodo reseñado sin tener en cuenta el tipo de lesión, con el fin de describir los datos que impactan en el proceder humano, así como la problemática que ello le conlleva al Estado, tomando variables diferentes con los datos obtenidos y de esta manera brindar medidas útiles para prevenir y disminuir la cantidad de colisiones.

Los entrevistados son funcionarios Policiales de la provincia de Mendoza que se desempeñan en el ámbito de la Subcomisaría Rodríguez PEÑA (Z.I.M), Zona Industrial de Mendoza, personal civil administrativo de la Dirección de Tránsito Municipal de Godoy Cruz, Oficina Fiscal Número (03) tres de Godoy Cruz y Vialidad Provincial.



CAPÍTULO II

CAPÍTULO II

Antecedentes

2.1. Reseña histórica

2.1.1. Primera víctima de accidente de tránsito en el mundo en ser hospitalizada

La primera víctima de un accidente de tránsito se registró el día 30 de Mayo de 1.896 en la ciudad de Nueva York, quien fue identificada como Evelyn Thomas. Luego de ser embestida por un vehículo de época con frenos primitivos, cuando ella se desplazaba en una bicicleta, no pudiendo el conductor frenar a tiempo para evitar la colisión. Se observa la ventaja que los autos de ese tiempo poseían un motor tan pequeño que las lesiones y los daños fueron leves.

2.1.2. Primera víctima fatal en accidente de tránsito en el mundo

En cuanto al primer deceso de una vida humana fue registrado el día 17 de agosto del año 1.896, siendo la víctima una mujer de nombre Bridget Driscoll, quien se encontraba caminando cuando fue arrollada por un coche. Afirmando los testigos que el conductor era un joven que por intentar impresionar una chica, no observo a Bridget y terminó con su vida.

2.1.3. Primera víctima fatal en accidente de tránsito en Argentina

En Argentina la primera víctima fatal según los registros publicados por internet fue un niño llamado Manuel Fuentes de seis (06) años de edad, produciéndose el día 10 de abril del año 1.903 en la intersección de calle

Paraguay y Florida de la Ciudad de Buenos Aires, donde este pequeño intentaba cruzarla arteria y fue arrollado muriendo en el lugar.

2.1.4. Víctimas fatales en accidentes de tránsito en la provincia de Mendoza

Numerosas son las víctimas que acarrea la historia mendocina en torno a dichos accidentes, aunque no existe un registro histórico de ello más que el tecnológico sobre el tema que comparten los medios periodísticos. Entre ellos se pueden mencionar algunos relevantes y de masificación periodística tales como:

- Accidente vial fatal que ocurrió el día 07 de febrero del año 2.014 en la Ruta Nacional Número 07 a 50 km. antes de llegar a la ciudad de Mendoza teniendo como participantes un colectivo de larga distancia con pasajeros de diversas provincias y un camión cuyo conductor de nacionalidad brasilera que circulaba en contra mano por este acceso en estado de ebriedad, donde el saldo resultante se vio traducido en diecinueve (19) víctimas fatales.
- Accidente de tránsito ocurrido el día 18 de febrero del año 2.017 en Ruta 07 a la altura del kilómetro número 1.224 en la denominada “curva de yeso” camino a Chile donde el conductor de un colectivo de larga distancia de la empresa Tour Bus que se dirigía al país trasandino perdió el dominio y volcó. Siendo el resultante, diecinueve (19) víctimas fatales.
- Hecho ocurrido el día 25 de junio del año 2.017 donde un colectivo de larga distancia cuyo conductor perdió el dominio en la Ruta 144 a la altura de los Caracoles de la Cuesta de los Terneros en cuadro Benegas, del departamento de San Rafael, descaderando la muerte a trece (13) personas, mayormente niños que pertenecían al cuerpo de

baile “*Soul Dance de Grand Bourg*” oriundo de la provincia de Buenos Aires.

2.2. De las crónicas periodísticas de accidentología en Godoy Cruz

El lugar bajo investigación en el presente trabajo ha sido testigo de innumerables accidentes de tránsito, en todos sus tipos y modalidades, motivo por el que en el actual apartado se mencionan algunos de ellos, relevantes a los fines del trabajo y de modo ilustrativo con el objetivo de facilitar la comprensión de la problemática.

2.2.1. CASO 1:

“...Fatal Accidente en el Carril Rodríguez Peña de Godoy Cruz, el episodio sucedió a las 18:00 horas, cuando un camión Fiat conducido por una persona de sexo masculino impactó de frente con una camioneta marca Dodge Dakoste Sport perteneciente a la empresa Refrigeraciones Luna, el conductor de la camioneta era el mismo dueño de la empresa, quien murió de manera instantánea y quedó atrapado entre los hierros del destrozado vehículo. En tanto el acompañante con quien circulaba fue derivado de urgencia al Hospital y falleció horas después. El camión se dirigía hacia el este por el lugar, cuando habría efectuado una maniobra indebida al tratar de pasar o esquivar a alguien, que lo llevó a perder el control del pesado rodado cruzándose al carril contrario para luego producir el fuerte impacto de frente con la camioneta que se desplazaba hacia el oeste a alta velocidad...”

Fuente: DIARIO EL SOL–Sección Policiales- Nota nº 76.805. 30 de Noviembre del 2006 versión online.

2.2.2. CASO 2:

“Impresionante accidente en Godoy Cruz”, fue el título que utilizó el periódico MDZ en su sección de policiales emitida en formato on line el 31 de octubre del año 2014 a través de las redes sociales. El hecho ocurrió en el mencionado carril, cuando un auto embistió por detrás a un camión que se encontraba estacionado en el carril central. Según explico Luis Becerra, encargado de la Seguridad Vial, dando, resultando gravemente herido el conductor del vehículo menor.



Fuente: MDZ–Sección Policiales- Nota nº 56.736. 31 de octubre de 2014 versión online.

2.2.3. CASO 3:

“... Dos motociclistas murieron en la madrugada del día 17 de diciembre del año 2016”. Uno de los siniestros ocurrió a las 03:00 de la mañana, en la misma vía con intersección en calle 9 de Julio de Godoy Cruz, teniendo como protagonista a un joven que conducía una moto de 150 cilindradas que perdió el dominio y derrapó hasta impactar en una barra de contención, perdiendo la vida en el lugar. El otro suceso fue a las 05:30 horas a la altura del departamento de Maipú en este caso una moto marca Zanella de 125

cilindradas el conductor sufrió un impacto de las mismas características anterior, perdiendo su vida a los (30) años de edad. Esta situación se vio agravada cuando personal de Policía Vial trabaja en la zona y el conductor de un vehículo marca Peugeot modelo 205 colisionó a una moto Policial, atropellando el cadáver de unas de unas de las víctimas.

Fuente: DIARIO UNO–Sección Policiales- Nota nº 1.304.502. Sábado 17 de Diciembre del 2016 versión online.

2.2.4. CASO 4:

“... Carril Rodríguez Peña: Un choque cada día y medio, la cifra de accidentes leves y sin lesionados en el año 2016 fue de 219...”, crónica de Diario Uno. Casi la mitad fue entre Maipú y Godoy Cruz, sumándose los siniestros graves anteriormente mencionados, sobre los cuales la provinciano tiene datos fehacientes

En cuanto a los accidentes leves, son las municipalidades de **Maipú** y **Godoy Cruz** , jurisdicciones que llevan los registros. En el sector que comienza en el puente de Acceso Sur y termina en calle 9 de Julio se produjeron 112 siniestros sin gravedad.

Además hubo allí un muerte acontecidas en los límites del departamento el conductor de su moto, perdiendo el control, derrapó y chocó con el guardarrail interno, descanso de los peatones con extraña forma de triangular.

Se observa un marcado inconveniente en el factor humano. En cuanto a la infraestructura del carril es jurisdicción de la Dirección Provincial de Vialidad

(DPV), por lo que el Municipio no puede intervenir según explicó Lisandro Delgado, Director de Tránsito de Godoy Cruz.

De todas formas, aseguró que la Comuna presentó un proyecto para cambiar el carril interno de Rodríguez Peña, que todavía no se aprobó pero que sería aplicado con nueva demarcación con pintura vial.

Jurisdicción provincial

El carril Rodríguez Peña es la Ruta Provincial N° 4, por lo que pertenece a la Dirección Provincial de Vialidad (DPV). Desde el organismo aseguraron que todavía no hay proyectos en marcha, pero que seguramente será tema de agenda para 2017.

Según las autoridades, el problema principal es el quinto carril, que sirve únicamente para girar a la izquierda y a la derecha, desvirtuando su uso vehículos que se estacionan en el lugar. Además el crecimiento del parque automotor es otro inconveniente para una infraestructura pensada para muchos menos vehículos. Es por esto que la DPV ya está analizando cómo empezar a solucionar ese gran inconveniente que crece cada día.

Fuente: Darío UNO Online Nota n° 54739 -Sección Policiales Sábado 24 de Diciembre de 2016- .

La realidad refleja a diario el acaecimiento de accidentes viales de diversas índoles y gravedades, la que en ocasiones se torna preocupante dado los factores que participan, por ende no resulta ser un tema menor el abordaje que se pretende de esta problemática que se sostiene, debe ser integral y con ello procurar la búsqueda de soluciones concretas.

Es dable destacar que se incorporan al presente trabajo los mencionados artículos con el fin de ilustrar y conocer los accidentes que a diario se presentan y donde la opinión pública debe demostrar no sólo inquietud por la reiteración de hechos sino también generar mediante sus opiniones verdaderos reclamos ante el Estado Provincial y Municipal para lograr un abordaje concreto y sostenible.

2.3. ANALISIS DE LOS CASOS OBSERVADOS

En el primer caso se puede apreciar la imprudencia del conductor del vehículo mayor quien realiza una maniobra temeraria con un vehículo de gran porte y donde el factor alta velocidad con que circulaba la víctima provocó un fuerte impacto desencadena dos decesos, se puede seguir observando diversos factores que interactúan en los hechos en especial en lo atinente a la conducta de los conductores, pero cabe preguntarse: ¿se puede responsabilizar en plenitud a los conductores sin tener en cuenta los demás factores que influyen en la comisión de un accidente?, o dicho de otro modo, ¿se le puede reclamar a cada uno de los choferes por las faltas cometidas en la vía pública?, sin duda que la respuesta que nos brinda la Ley de Tránsito y Transporte de Personas de Mendoza nos dice que SI, por apreciar y delimitar claramente la responsabilidad emergente por parte de quien tiene el poder de estar detrás de un volante.

En el segundo de los casos, no muy alejado de los errores ya evidenciados, observamos la misma situación, ya que continúa presente el error de ambos conductores, tanto del camión en primera instancia por estar estacionado en el quinto carril, quizás sin balizas o sin medidas de seguridad, sumado al problema de no respetar las distancias de frenado establecidas y por último ignorar la señalización vial existente. Pareciera reflejarse en el accionar de los actuantes un acto reflejo aprendido desde sus inicios como conductor, ya que resulta redundante observarlos y establecer como ignoran

las normas básicas para movilizarse en la vía pública tal cual lo establece la Ley de Tránsito y Transporte de Personas de la Provincial.

En el tercero y más significativo caso, por los acontecimientos producidos observamos que ambas motocicletas en el mismo día y con escaso margen de horario derrapan por ir en exceso de velocidad, impactan provocando la muerte de ambos conductores. Sumando la imprudencia del tercer conductor que a no estar atento no logra adoptar las medidas de precaución inherentes a su responsable y colisionando en primera momento un motociclo policial, utilizado para la regulación del tráfico y finaliza arrollando el cuerpo ya sin vida de una de las víctimas que se encontraba sobre la calzada. Claramente evidenciamos que dicho conductor circulaba a exceso de velocidad y completamente indiferente a su entorno.

El último caso bajo análisis resulta de suma importancia por cuanto ilustra que las cifras de accidentes ha aumentado considerablemente a tal punto de considerar las mismas “alarmantes”, pero a la vez se contradice porque menciona que no cuentan con datos exactos de la cantidad de accidentes graves que se produjeron durante el año.



CAPÍTULO III

CAPÍTULO III

Marco legal

3.1. Marco normativo Internacional

Existe una Legislación del Mercosur que hace mención al reglamento único de tránsito y seguridad vial del Mercosur, este acuerdo de reglamentación básica unificada de tránsito de los países del Mercosur, se constituyó para favorecer la integración y la seguridad de la circulación internacional por carreteras, caminos y calles.

Dicho reglamento acordado mediante la firma de un pacto de intenciones, que enuncia varios puntos de interés relacionados al presente trabajo y los cuales son reseñados y desarrollados a posterior.

En primer lugar prohíbe la circulación sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras y no adelantarse invadiendo banquetas u otras zonas no previstas para circulación, como también estacionarse en lugares donde puede contribuir a un peligro u obstáculo a la circulación, es una obligación del conductor mantener una distancia suficiente teniendo en cuenta su propia velocidad, ya que pueden surgir factores meteorológicos, condiciones de las vías o del rodado que originan accidentes en caso de una detención súbita del mismo.

Se observa que el tratado hace mención a las prohibiciones y prevenciones que deben respetarse, teniendo en cuenta las circunstancias especiales como él: estado de las vías, terrenos y vehículos, entre otros.

Los vehículos pesados en vías de dos o más carriles deberán circular por la derecha, destinado los otros carriles a vehículos con mayor velocidad.

En otro orden, dicho compromiso refiere a que los conductores deben circular con prudencia y atención, con el objetivo de evitar eventuales accidentes, conservando el dominio efectivo del vehículo, teniendo especial atención a los peligros y riesgos propios y deberá estar atento a toda conducta que pueda construir un peligro para él y su entorno, como así daños públicos y privados.

En otro orden dicho compromiso deben circular con suma prudencia y atención, con el objetivo de evitar eventuales accidentes, al no respetar señales de tránsito que advierten a los conductores sobre su debida circulación, en especial de aquellos accesos a los locales con entradas y salidas de vehículos que contaran con luminosas advertencias.

Es precisamente hacia estos puntos en lo que actualmente se debería focalizar la capacitación de los futuros y actuales conductores para adquirir el hábito primordial de la vida de las personas.

3.2. Marco normativo nacional: Ley 24.449 (Ley Nacional de Tránsito)

Para no referirnos a pleno en la ley propiamente dicha que regula el tránsito a nivel nacional y provincial, nos podríamos mencionar en primer término a que la Convención Americana Sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica desde el 7 al 22 de noviembre de 1969, expresa en su artículo nº 4: Derecho a la Vida inc. 1º. Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y en general,

a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente.

Y continúa en su artículo N° 09 el cual hace mención a la educación vial para el correcto uso de la vía pública.

Se hace referencia a esto dado que como hemos hecho mención en este trabajo estamos hablando de vidas humanas, remarcando de esta forma que uno de los elementos de los accidentes de tránsito es el individuo, la persona propiamente dicha, es por ello que se considera el derecho a la vida que enumera esta Convención y dado que uno de los resultados más grave de los accidentes es la muerte o dicho de otra forma la pérdida de la vida, lo que implica la clara violación al derecho primordial de cualquier ser humano.

3.2.1. Los Derechos Humanos de Primera Generación.

La primera generación de derechos humanos comprende a los derechos civiles y políticos. Surgen como una valla a las atribuciones del Estado. Son los llamados “derechos de libertad”:

Empezaron a ser reivindicados por la burguesía frente al antiguo régimen a partir del siglo XVI: Derecho a la vida, a la integridad y libertad física, libertad de pensamiento y expresión.

Nuestra Constitución Nacional en su artículo N° 14 expresa “...Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio: de entrar, permanecer, transitar y salir del

territorio argentino..." se alude a tales preceptos en relación a la libertad que tiene la persona a circular.

En el tema específico de los accidentes de tránsito y sobre todo la educación vial de la ley 24.449 (Ley Nacional de Tránsito) en su Artículo N° 07 fija diversas funciones aludiendo en especial a que el Consejo tendrá por funciones: "Alentar y desarrollar la educación vial".

A su vez el artículo 09 expresa: Educación Vial, para el correcto uso de la vía pública se dispone: Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria.

Luego versa: "...Ha pedido del reclamo generado por la sociedad se tradujo un fuerte reclamo al Estado, y quienes suscribieron en 2007 el Convenio Federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad Vial, Ley a la que las provincias y la ciudad Autónoma de Buenos Aires han de adherir a fin de aplicar políticas en materia de tránsito y seguridad vial en forma coordinada con el gobierno nacional...".

En primer lugar se observan diversas herramientas y conocimientos para que el peatón, conductor y cualquier usuario de la vía pública comprendan el peligro que se generan en la misma si no se toman las medidas adecuadas para prevenir accidentes, asimismo incita a incorporar tales herramientas y conocimientos como parte de una cultura de convivencia responsable y respetuosa mediante la aplicación de dicho manual bajo la pretensión de formar al conductor.

Asimismo dicho manual pretende capacitar al conductor mediante el uso correcto de los elementos de seguridad del vehículo, adocinando sobre el mantenimiento de los mismos, como así en relación a la correcta conducción, a las condiciones psicológicas del conductor y en especial respeto irrestricto por las señas viales.

En este caso resulta de vital importancia hacer cumplir la ley, en especial trabajar sobre dicho manual para que sea un hábito saludable el respeto por las leyes viales y no una mala costumbre el uso irresponsable de la vía pública por parte de los usuarios, al tiempo que los funcionarios policiales de la Provincia de Mendoza deberán encontrarse a la altura de las circunstancias para poder responder de manera profesional ante dicho manifiesto.

3.2.2 Manual de Conductor:

Como se mencionara anteriormente existe un Manual del conductor para todos los ciudadanos el cual es indispensable para poder ordenar la Ciudad y de esta manera circular en condiciones seguras.

La Ley 26.363 promulgada el 29 de abril de 2008 enuncia varios puntos de interés relacionados al presente trabajo los cuales se reseñan y desarrollan a posterior.

La referenciada ley presenta por misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacional e internacional.

Estos incisos son importantes de resaltar ya que durante el período bajo estudio se pudo observar que las referencias ilustradas en los apartados anteriores fueron contestes con aquellas que manifestaron las víctimas de accidentes viales al momento de ser entrevistadas por personal policial que actuó en el lugar del siniestro.

3.3. Marco normativo provincial

3.3.1. Ley 6082 en Seguridad Vial

La Ley Provincial de Tránsito N° 6082/94 y decreto reglamentario 867/94 regula el tránsito de Mendoza, por lo que en este caso haremos referencia en primer término a la educación vial y su importancia en la investigación que nos ocupa como primer herramienta tendiente al abordaje preventivo de la problemática.

Así tenemos que en su artículo N° 04° expresa. "...La Dirección de Tránsito de la Policía de Mendoza y en su caso las municipalidades que hubieren resuelto ejercer su competencia en la materia a partir de la firma de los convenios a que se refieren al artículo N° 13° tendrán a su cargo: Desarrollar las campañas de educación vial que permitan capacitar a la población para el correcto uso de la vía pública, según las pautas que el Poder Ejecutivo, a través del Concejo de Educación Vial, dicte en el marco de la presente ley".

Es por lo expuesto que resulta necesario que estas responsabilidades sean asumidas verdaderamente por el Estado Provincial y asimiladas por el personal policial convencional y/o personal municipal de Tránsito, ya que en ellos recaerá la responsabilidad del contralor para evitar y/o prevenir las faltas observadas puesto que ellos serán quienes deban asegurar el goce de esos

derechos y del mismo bienestar general, sin dudas que es necesario contar con herramientas actuales, conocimientos adecuados y suficientes, favorecerán el cumplimiento de dichos objetivos.

3.3.2. De la obligación de la Dirección General de Escuelas

Esta imposición está inserta en el Decreto 867 del Año 1994, Reglamentario de la Ley de Tránsito y Transporte de la Provincia, el cual reza: "...TITULO II, El usuario de la vía pública, capítulo I, **CAPACITACION**. Artículo Nº 14. La Dirección General de Escuelas elaborará, en el término de ciento ochenta (180) días de la publicación del presente decreto, los programas de Educación Vial que serán de incorporación obligatoria a los planes de enseñanza en todos los institutos y niveles que de ella dependen...".

Asimismo sostiene: "... Invítese a la Universidad Nacional de Cuyo a implementar programas de "Educación Vial" en los colegios secundarios que de ella dependan...".

Lo expresado no hace más que referenciarla importancia que tiene la educación vial en el espacio de vida social de una comunidad, siendo el ámbito educativo el espacio que más se adecua para el cumplimiento de los objetivos fijados por la Ley y donde la incorporación de dichos espacios curriculares en las etapas de formación inicial, primaria y secundaria redundará favorablemente en la seguridad vial local.

Es "LA ESCUELA" la única oportunidad en que el Estado puede transmitir a sus componentes todas las normas de comportamiento social que harán a su buen funcionamiento futuro, desde la obligación de pagar impuestos, pasando

por el respeto a las autoridades, al orden establecido, las normas de urbanidad y las normas para transitar en la vía pública.

La educación vial está enunciada en los programas escolares de la Provincia de Mendoza tal cual lo establece el Decreto 867/94, pero nuevamente nos encontramos con el caso que tales acciones no se reflejan en acciones concretas, porque como ya se dijo “no se capacitó a los capacitadores”, a varios años de la sanción de la norma todavía atravesamos la etapa de escandalizarnos mediáticamente por la gravedad de los accidentes y en especial por los números alarmantes de víctimas fatales que ilustran las estadísticas.

3.3.3. Ley Provincial n°6722/99 - Sistema Provincial de Seguridad Pública

Las Policías de la Provincia de Mendoza se encuentran regladas por una ley que establece las normas generales para su funcionamiento, su organización y los recursos humanos que la integran.

Dicha normativa está identificada bajo el número 6722/99 en la cual se define a las mismas como instituciones civiles, armadas, jerarquizadas y con carácter profesional, depositarias de la fuerza pública por delegación del Estado Provincial, integrarán el sistema provincial de seguridad pública con la finalidad esencial de brindar el servicio público de seguridad.

Destaca entre otras características una que resulta esencial al objeto de estudio y la cual se detalla en el Capítulo IV donde establece las funciones esenciales de la Policía Vial entre las cuales claramente se define que deberá

velar por la integridad psicofísica de las personas que circulan por las rutas y caminos Provinciales y Nacionales, debiendo colaborar con los primeros auxilios, regular el tránsito y aplicar las normas vigentes en la materia.

La Policía Vial de la Provincia de Mendoza, cumple una función muy importante, que es orientar y colaborar con los ciudadanos (Conductor, peatón, ciclista) protegerlos y auxiliarlos cuando sufren algún tipo de accidente vial y coordinar con los organismos competentes sobre temas de regulación, prevención de accidentes viales y de esta manera regular el orden en la población.

Educar a los mismos para que disminuyan las infracciones viales, de manera que sea seguro para todos los habitantes con la aplicación de las normas de tránsito.

Esas normas de tránsito se deben hacer cumplir, teniendo como objetivo preservar las vidas de las personas.

Cumplir con las funciones propias en materia de seguridad pública, guiar a personas que transitan en las rutas y ante algún tipo de siniestro vial deben cooperar, como también disponer de medidas de seguridad que contribuya a un mejor funcionamiento vial.



CAPÍTULO IV

CAPÍTULO IV

Marco conceptual de referencia

4.1. Concepto de Accidente de Tránsito

Accidente de Tránsito: Es el que ocurre sobre la vía y se presenta de forma súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos, preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.

4.2. Tipos de Accidente de Tránsito

4.2.1. Colisión de un vehículo

Son aquellos producido por una acción humana (conductor, pasajero, peatón) actuando en forma negligente o irresponsable ocasionando un daño a una o varias personas o materiales. Éstos en ocasiones ocurre por factores mecánico y climático.

4.2.2. Colisiones traseras

Este tipo de colisión es muy común e inesperada por el vehículo trasero por no mantener una distancia segura, conducción distraída, exceso de velocidad o conducir bajo la influencia de alcohol o drogas entre otras.

4.2.3. Colisiones frontales

Es un impacto con otro vehículo o un objeto de frente que reduce la velocidad en forma brusca por la colisión, por lo general son graves y mortales, por ejemplo cuando se sale de la arteria de circulación invadiendo el carril contrario, entre otros ejemplos.

4.2.4. Colisiones laterales

Son ocasionadas cuando uno de los rodados colisiona lateralmente al otro rodado, la mayoría se producen por negligencia de quien va a cargo de la conducción.

4.2.5. Colisiones de vehículos por vuelco

En este tipo de accidentes las ruedas del vehículo dejan de estar en contacto con la superficie por causas ajenas al conductor, que realizan maniobras inesperadas para evitar algún peligro, puede ser lateral o total.

4.2.6. Colisiones múltiples

Se encuentran implicados entre dos o más vehículos que colisionan por diferentes motivos.

4.2.7. Atropello

Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento.

4.2.8. Salidas de la vía

Es normal que sucedan debido a que depende del estado de pavimento, un bache o una simple distracción del conductor, se convierte en un factor de riesgo que puede hacerlos salir de la calzada en forma brusca produciendo algún tipo de siniestro vial

4.2.9. Vuelco y pérdida de control del vehículo

Causado por una maniobra que se realiza para reincorporar el vehículo a la calzada de forma abrupta, maniobrando bruscamente el volante, pero también influye el clima, la altura del vehículo, tipo de carga, presión de neumáticos, etc.

Los términos de distintos tipos de colisiones, salidas de las vías, vuelco y pérdida de control del vehículo y atropello, se usan para definir una serie de accidentes relacionados entre sí, considerándose para la elaboración estadística como un solo accidente, de acuerdo al orden de ocurrencia.

4.3. Caída de persona o cosa del vehículo en marcha.

Se refiere al caso en que una persona o cosa cae de un vehículo en marcha y esa caída ocasiona daños personales o a la propiedad.

4.4. Otros conceptos de interés en los Accidentes de Tránsitos

4.4.1. Accidentes de tránsito fatales

Son aquellos en los cuales una o más personas resultan muertas.

4.4.2. Vehículo

Es cualquier artefacto mecánico en el cual pueden ser transportadas personas, animales o cosas.

4.4.3. Conductor implicado

Es toda persona que conduce un vehículo en la vía pública y que resulta involucrado en un accidente de tránsito.

4.4.4. Vía

Es toda calle, avenida, camino o carril destinado para el tránsito de vehículos. Incluye además sitios para el estacionamiento de vehículos.

4.4.5. Víctimas

Se refiere a las personas heridas o muertas en accidentes de tránsito.

Se considera herida a la persona lesionada, grave o leve, en accidente de tránsito; y muerta a la que fallece como consecuencia del accidente.

4.4.6. Velocidad

Es un factor importante que aumenta el riesgo de sufrir accidentes.

4.4.7. Intersección

Áreas donde se cruzan dos o más vías de circulación vehicular.

4.4.8. Entre intersección

Lugar donde se cruzan varias vías o caminos.

4.5. Sitio de ocurrencia de los Accidentes de Tránsito.

Es inesperado o por distracción de uno de los actuantes, algo no deseado por las personas (ninguna persona normal sale a la calle pensando en producir un accidente en el ámbito público o privado).

No obstante las consecuencias que genera un accidente de tránsito suelen ser graves, provocando entre otras la muerte de personas, la pérdida de

alguno de sus miembros, lesiones leves como traumatismo, daños psicológicos y hasta daños en el o los vehículos intervinientes.

Estos sucesos incluso llegan a influir de forma directa e indirecta en los familiares de los afectados, como también afectar gravemente el patrimonio del Estado e incluso de privados, ello sin llegar a contemplar el alto costo que le supone al sistema sanitario local.

4.6. Factores de los Accidentes

En la actualidad se observan tres factores que influyen necesariamente en el acaecimiento de un accidente de tránsito y los cuales son conocidos como trilogía del accidente vial, ellos son: el factor humano, el factor climático y el factor mecánico.

4.6.1. Factor Humano

Sin dudas que es el más importante ya que su accionar negligente, imprudente, falta de pericia es causal de un accidente de tránsito. Son aquellas personas que están detrás del volante quienes no ponen la debida y necesaria atención en una conducción segura, no tienen en cuenta sus obligaciones como usuarios responsables de la vía pública.

Se los puede observar conducir y hablar por celular, mandar mensajes de textos entre otras innumerables faltas viales. En el mismo orden podemos mencionar a aquellas personas que no están debidamente capacitadas o son incapaces de ponerse al mando de un rodado pero sin embargo lo hacen con normalidad.

Este tipo de acciones conlleva a encontrarnos a diario con personas en conducción de vehículos que no ponen atención a las normas viales básicas, no son conscientes del peligro que representan tanto para ellos como para

terceros que circulan, suelen conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias tóxicas y/o psicotrópicas.

En muchas ocasiones circulan con excesos de velocidad tanto en rutas como en calles de nuestros barrios sin dimensionar los graves sucesos que pueden desencadenar por su accionar temerario e imprudente.

Basta sólo con recordar el luctuoso hecho ocurrido el 07 de febrero del 2014, ocasión en que se produce la colisión de un camión de grandes dimensiones al mando de un conductor de nacionalidad brasilera que maniobraba bajo los efectos del alcohol y un colectivo de larga distancia cuyo pasaje se vio afectado gravemente al quedar envuelto en llamas en plena Ruta Nacional N° 7.

Otro de los errores más comunes que cometen los padres en la actualidad es permitir que sus hijos menores manejen vehículos, llegando incluso a hacerlo si su debida supervisión.

Evidentemente si analizamos correctamente este aspecto, podríamos certificar que el factor humano es el que más influye en los accidentes y es en el cual se debe trabajar, sobre todo en materia de capacitación, práctica y medidas ejemplificadoras a quienes no cumplen con las reglas viales.

4.6.2. Factor Climático

Estos son sucesos propios de nuestra naturaleza (lluvias, terremotos, granizos, nieve, viento, etc.), los cuales se pueden producir en cualquier época del año y en cualquier horario.

Suele tomar por sorpresa en rutas o calles, no obstante el ser humano, usuario de la vía pública, podría prevenir muchas de sus implicancias tomando

algunos recaudos tales como verificar las condiciones climáticas antes de emprender un viaje, contar con elementos de protección y seguridad propios del vehículo y acordes al tipo de inclemencia que podría presentarse, entre otras prevenciones.

4.6.3. Factor Técnico

En este caso hacemos mención a la regla que debemos incorporar como un hábito natural, es nuestro A- B - C antes de poner en marcha un rodado, verificar las condiciones mecánicas del mismo y ante la duda de algún desperfecto consultar con algún profesional en el tema.

En ocasiones los accidentes se producen debido a la falta de cuidado, mantenimiento de los rodados, y la falta de seguridad de sus mecanismos, ya sea por desgaste del mismo o por fallas de fábrica lo que produce inconvenientes imprevisto teniendo como resultado el acaecimiento de lesiones, daños e incluso muertes.

Por ello resulta de suma importancia realizar los controles de los mismos antes de ser colocados en las rutas, más aun cuando las condiciones de nuestras calles y rutas no se mantienen en buenas condiciones lo cual favorece el deterioro de los elementos de seguridad con que cuentan los vehículos.

Dable es destacar que representa una obligación para todas las personas propietarias de vehículos realizar periódicamente la verificación del mismo antes de ponerlos en marcha en la vía pública ya que sin duda una adecuada y efectiva revisión técnica favorecerá la prevención de cualquier accidente de tránsito.

Cualquier persona de nuestra sociedad está propensa a sufrir un accidente vial en su calidad de usuario de la vía pública, ya sea como

conductor, pasajero o peatón, a pesar de las reiteradas campañas de concientización vial vigentes.

4.7. Clasificación de Accidentes en el ámbito local:

4.7.1 Accidente

Entendemos que es el que se produce con un solo ocupante de un vehículo (motocicleta, camioneta, camión, etc.) o bien con un peatón, el cual actualmente es denunciado en las dependencias policiales, interviniendo esta en las previsiones preliminares y cuyo expediente permanece archivado y con el tiempo es sujeto a petición por parte del/los interesados ante demandas de orden civil o bien para presentación ante compañías de seguros.

4.7.2. Accidentes con Lesionados

Es aquel en donde uno de los intervinientes en el hecho resulta lesionado. Al colisionar un vehículo y constatarse una dolencia en el afectado se requieren los servicios del personal médico afectado al Servicio Coordinado de Emergencias (S.E.C.) quien constata la existencia de algún tipo de lesión en las personas afectadas y ante la certificación de lesiones genera la intervención del Personal Policial actuando bajo las ordenes de las Oficinas Fiscales desde la cual se imparten las directivas del caso quien moviliza los servicios de Policía Científica entre otros. Con posterioridad dicho expediente continúa su tramitación en Sede Judicial donde se determinan las responsabilidades penales y civiles del caso.

4.7.3. Accidentes sin Lesionados

Se entiende por esta todo aquel acontecimiento donde intervienen dos o más vehículos, los cuales colisionan y donde los especialistas del Servicio

Coordinado de Emergencias no constata lesiones en las partes intervinientes dando lugar a la intervención del personal Municipal de Tránsito y por su intermedio al Juzgado Vial con competencia jurisdiccional quien aplica las sanciones y determina las responsabilidades del caso y tenor de los previstos de la Ley 6082 de Mendoza.

4.8. Elementos

Según sostiene la bibliografía consultada tenemos que los siguientes elementos influyen en el acaecimiento de los accidentes de tránsito:

- Los seres humanos,
- Un suceso eventual,
- La falta de intencionalidad pero existencia de culpa,
- La intervención de un solo rodado automotor o varios,
- La vía pública como protagonista.



CAPÍTULO V

CAPÍTULO V

Metodología

5. Aspecto Metodológico

5.1. Tipo de Estudio

El tipo de estudio metodológico empleado en la presente investigación, tiene un enfoque teórico metodológico **cuantitativo** y de nivel **exploratorio**. Se utilizarán datos primarios y secundarios.

El campo de estudio es interdisciplinario y su diseño no experimental, dado que se recabo información correspondiente al tema de investigación sobre cuyos resultados se realizó un análisis exhaustivo en derredor de la literatura existente, en especial en materia legal.

Siendo datos importantes, se procedió a realizar entrevistas no estructuradoras de las que resulto información que fue procesada en cuadro y gráficos a fin de que su comprensión sea cómoda, utilizable y comprensible.

En cuanto a la investigación desplegada, como se refirió en el primer párrafo, la misma es del tipo cuantitativa y encaminada a comprender la necesidad de implementar una elaboración de planes de prevención vial en el ámbito geográfico del Carril Rodríguez Peña.

En razón de ello es que este trabajo un sustento exploratorio tendiente a ampliar el campo de visión en su contenido e interpretación sobre el

marco legal y factores como objeto de estudio por lo tanto su finalidad será descriptiva-explicativa.

5.2. Universo de estudio

Se referenció como universo de estudio a integrantes activos de la Subcomisaria Rodríguez Peña, del Departamento de Godoy Cruz, Mendoza, la Ayudante Fiscal de la Oficina Fiscal N° 03 del Departamento de Godoy Cruz e Ingenieros de Vialidad Provincial, con la finalidad de obtener una opinión fundada, en relación a la importancia en la elaboración de un plan de prevención vial, para conjeturar si resulta altamente positivo en la labor diaria, la aplicación adecuada de los métodos de prevención para disminuir el alto índice de accidentes.

Cabe aclarar que el presente estudio fue realizado con personal policial altamente capacitado que se desenvuelve en esa Dependencia, los mismos son de diversas jerarquías y edades entre Auxiliares y Suboficiales y quienes desempeñan actualmente funciones en esa Subcomisaria.

En primer lugar y a título de desarrollo preliminar de la investigación se realizó un análisis descriptivo de las diversas actividades e intervenciones que permita plasmar el objeto de estudio que se lleva a cabo, como así el problema de sustanciación de la tesina.

Esta evaluación exploratoria previa permitió orientar a la investigación de la presente, determinando la factibilidad de propuestas de las pautas para la creación de un plan de prevención de accidentes viales.

En este mismo proceso de investigación, se deja debidamente consignado que está por demás justificada la procedencia pertinente del presente trabajo, considerándose de vital importancia en la labor diaria del personal policial y en impacto favorable que tendrá en su accionar la implementación de la elaboración de un plan de accidentes viales que aportara más seguridad y bienestar a la comunidad.

5.3. Enfoque Cuantitativo

Habiéndose delimitado el enfoque de estudio y establecido el contexto donde se centra la investigación, basada en la experiencia, análisis de los casos, la observación de los hechos y en el análisis de las estadísticas realizadas, se procedió a realizar las correspondientes entrevistas no estructurales las cuales fueron preguntas específicas, sobre la existencia de la problemática de estudio, registro sobre el tema y qué tipo de resultado se observan y obtuvieron, las mismas como ya se reseñó fueron dirigidas a personal Policial, ayudante Fiscal, personal de Tránsito de Godoy Cruz y Vialidad Provincial.

5.4. Reseña de la Muestra

Se procedió como se mencionó anteriormente a visitar a las Oficinas Fiscales N° 03 de Godoy Cruz, Vialidad Provincial y Subcomisaria Rodríguez Peña, quienes son los que de alguna forma inciden o trabajan en forma directa en la problemática de estudio, a los cuales se les dio a conocer el alcance de la misma, quienes aportaron sus respuestas según conocimientos y experiencias propias.

La muestra referencial estuvo compuesta por dos (02) policías de diferentes jerarquías de Subcomisaria Rodríguez Peña, una (01) Ayudante

Fiscal de la Oficina Fiscal N° 3 de Godoy Cruz y dos (02) ingenieros representantes de Vialidad Provincial. Para esta entrevista las personas seleccionadas cumplían con el criterio de “Estar de Turno”.

5.5. Especificación del Instrumento

Desde el punto de vista investigativo y en relación con el área instrumental se han utilizado diversas técnicas adecuadas al universo de estudios y de las cuales se procedieron a extraer las partes más significativas, en especial aquellas relacionadas a las normativas que incidieron en el tema y que fueron expresados por los entrevistados.

Esto resulta orientativo y permite captar el sentido íntimo y en especial el correspondiente grado de valoración personal que interviene, sumando el hecho de la observación que se realiza en el campo de estudio.

5.6. Limitaciones de estudio

Dadas las características de estudio se realizó la entrevista a personal policial más antiguo en la zona de estudio en su mayoría fueron activos, pero se entrevistó otras áreas de importancia que trabajan en la problemática en mención.

5.7. Sesgos probables del estudio

Es necesario tener en cuenta algunos posibles sesgos potenciales en relación con el tipo de entrevista realizada según los siguientes aspectos:

-Sesgos de selección: Dado que el personal seleccionado no ha sido al azar, sino buscando aquéllos que mayor experiencia tienen al respecto.

-Sesgo de cortesía: Es muy difícil de controlar, el entrevistado posiblemente pudo dar a la entrevista la información que cree sea la mejor respuesta o se sentía incómodo al revelar una situación que puede generarle problemas a nivel institucional.

-Sesgos de memoria: Las personas generalmente tienden a recordar mejor los factores que resultan negativos o de mayor impacto para ellos, lo que pudo alterar la veracidad de la información suministrada.

-Sesgos de generalización: Algunos ítems han sido tomados de manera generaliza como por ejemplo “¿Cree que un plan de elaboración para accidentes viales ayudaría a mejorar la cantidad de accidentes?, dado a que esto implica una opinión subjetiva al no contar actualmente con uno en el Carril de mención.

5.8. Análisis de la encuesta

Con las entrevistas obtenidas se llevó a cabo un análisis descriptivo presentándose en los resultados los datos más relevantes que proceden a los objetivos de la investigación.

De la entrevista realizada a la Dra. TULA, Claudia de Oficina Fiscal número 03, la correspondiente al área de investigación, surge que la mayoría de los accidentes viales son ocasionados sobre en el propio carril Rodríguez Peña debido al notable incremento de las industrias y parque automotor. De

igual forma se ve observa reflejado en el grafico número 03 realizado en base a los datos aportados por la Subcomisaria. Al analizar lo anteriormente expuesto se encuentra el indicativo de la necesidad de continuar e incrementar las campañas de concientización para lograr el objetivo de ir disminuyendo paulatinamente consecuencias de los accidentes de tránsito.

Con respecto a la entrevista realizada a personal de la Dirección de Vialidad Provincial se tiene que el proyecto del quinto carril se ha basado en sugerencias de personas idóneas de otros países que ya lo han implementado. Motivo por el que se actuó en igual forma, se tomaron medidas, se hicieron modificaciones para mejorar el carril Rodríguez Peña, se enfatizó en la concientización, se aumentó la iluminación, entre otras acciones, pero al no contar con una legislación acorde que hiciera mención a cómo circular en el quinto carril no se observaron los logros del proyecto.

De las entrevistas realizadas a personal Policial que trabaja en la zona y cuenta con vasta experiencia y teniendo conocimiento de lo anteriormente expuesto mencionan que son afectados a realizar prevención, pero que en general no cuentan con el tiempo y potencial humano suficiente para realizar esta cobertura debido a las novedades que surgen y deben asistir. Se observa cómo común denominadora través de las respuestas de los entrevistados que la mayoría de los accidentes son determinados por fallas humanas, como se indica en el gráfico numero 07 donde el 63 % de los mismos son ocasionados en la parte trasera por un error humano.

5.8.1. Análisis descriptivo

Se realizó una descripción general de las características socio demográfico de la muestra de estudio aplicando medidas de tendencia central según la naturaleza, escala de medición y distribución de cada variable. Las

variables de escala nominal y ordinal fueron descritas usando frecuencias absolutas. Las variables cuantitativas se describen usando valores mínimos, máximos, medias y desviaciones estándar.

Las variables descriptivas fueron las siguientes: quien interviene en los accidentes según la clasificación, tipo de accidente, fecha, día de la semana, según el departamento, calle donde se produjo, franja horaria, lugar de impacto, vehículos intervinientes, lo que permitió caracterizar la muestra.

5.8.2. Análisis uni-variado

Después de realizar una descripción general de la muestra se llevó a cabo un análisis uni-variado de cada unas variables descritas anteriormente y analizar cuantitativamente cada una de ellas.

5.9. Descripción de la muestra

5.9.1. Totalidad de accidentes

La muestra estuvo constituida por la totalidad de accidentes ocurridos en el carril Rodríguez Peña durante el año 2014, conforme se detalla a continuación:

Descripción de la muestra por Departamento:

Cuenta de LUGAR	Rótulos de columna		
Rótulos de fila	GODOY CRUZ	MAIPU	Total general
Enero	12	4	16
Febrero	10	5	15
Marzo	13	5	18
Abril	9	4	13
Mayo	4	2	6
Junio	7	4	11
Julio	10	5	15
Agosto	6	5	11
Septiembre	10	3	13
Octubre	12	5	17
Noviembre	11	2	13
Diciembre	10	5	15
Total general	114	49	163

Cuadro Nro. 01 Departamento.

Fuente: Elaboración propia.

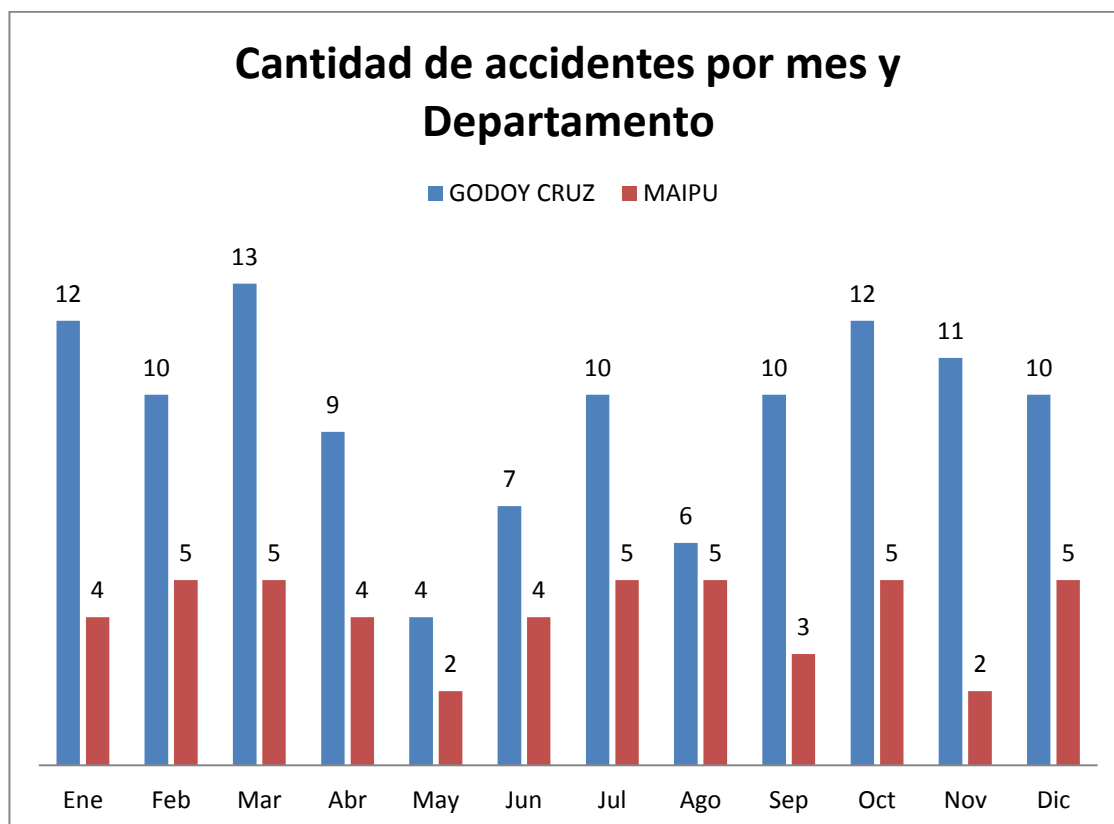


Gráfico Nro. 01 Departamento.

Fuente: Elaboración propia.

5.9.2. Accidentes de tránsito según el Departamento

En este cuadro se observa que la muestra estuvo constituida en un 114 % de accidentes de tránsito en el Departamento de Godoy Cruz, un 49% de los accidentes de tránsito en el Departamento de Maipú.

Rótulos de fila	Cuenta de DEPARTAMENTO
ACCIDENTE CON LESIONADOS	127
ACCIDENTE SIN LESIONADOS	36
Total general	163

Cuadro Nro. 02 Según el tipo de accidentes..

Fuente: Elaboración propia.

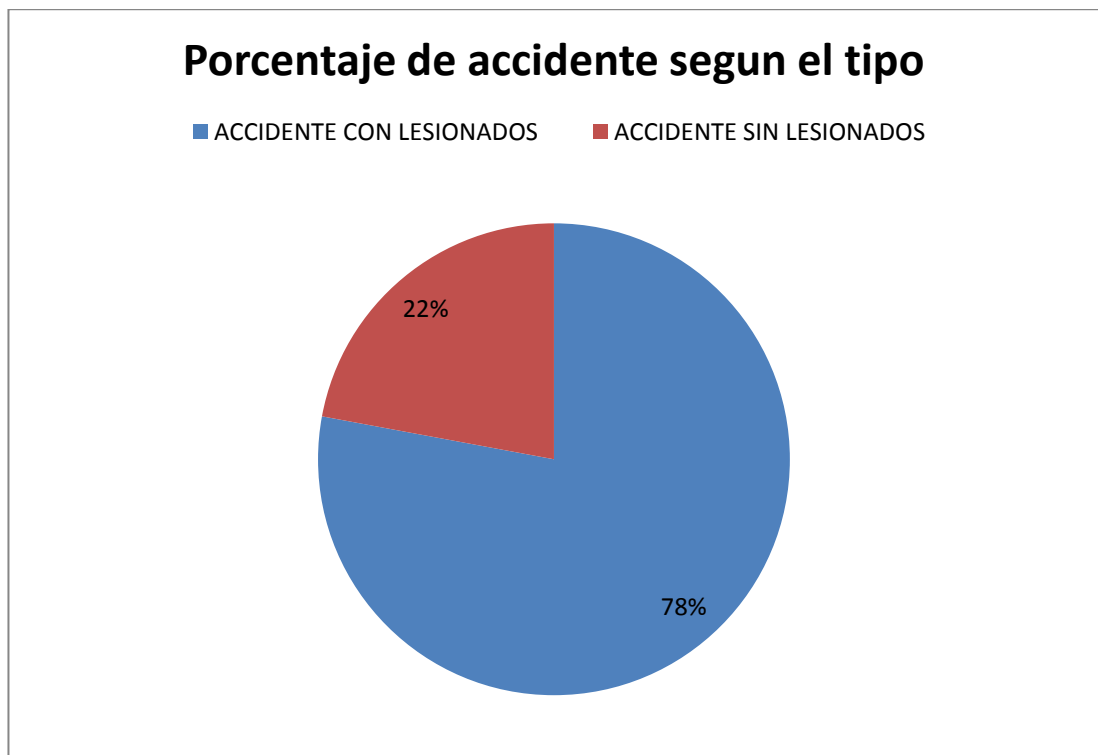


Gráfico Nro 02 Según el tipo de accidentes.

Fuente: Elaboración propia.

En este gráfico se observa que la muestra estuvo constituida en un 78 % de accidentes de tránsito con lesionados y un 22% de los accidentes de tránsito son sin lesionados.

5.9.3. Calle donde se produjo los accidentes de tránsito

Rótulos de fila	Cuenta de LUGAR DE IMPACTO
9 DE JULIO	11
ACCESO SUR Y ALSINA	4
CALLE INDEPENDENCIA	11
OTROS	10
RODRIGUEZ PEÑA	127
Total general	163

Cuadro Nro. 03 Según el lugar.

Fuente: Elaboración propia.

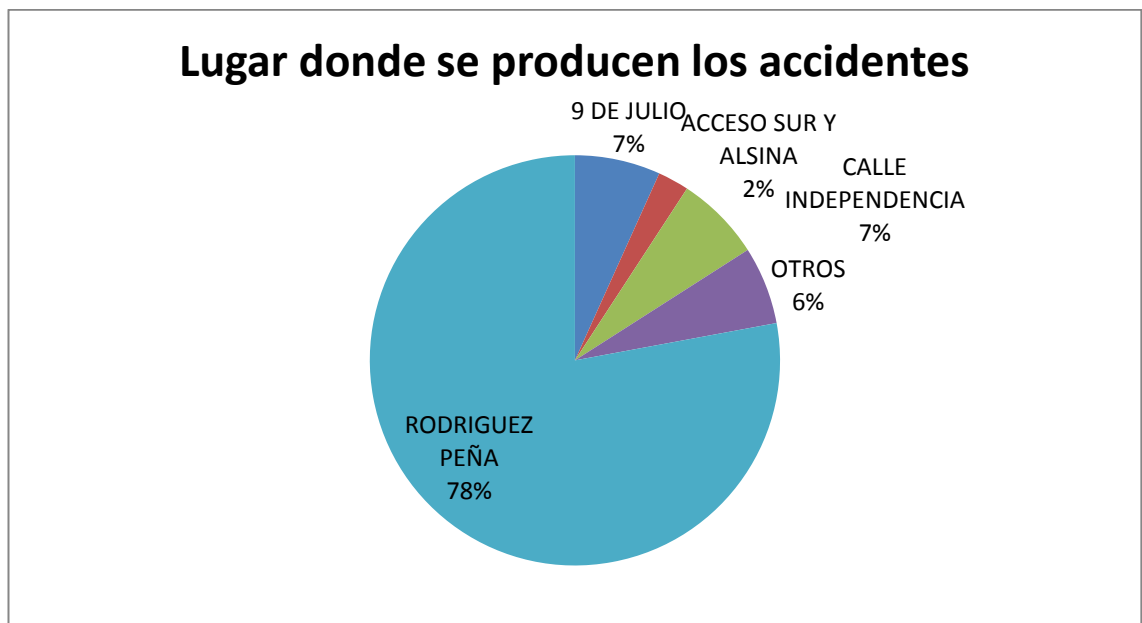


Gráfico Nro. 03 Según el lugar.

Fuente: Elaboración propia.

En este gráfico se pudo determinar que la muestra estuvo constituida en un 78 % de accidentes de tránsito sobre el Carril Rodríguez Peña, un 7% en calle 9 de Julio, Independencia, otros 6 % y por ultimo 2% Acceso Sur y Alsina.

5.9.4. Franja horaria de los accidentes de tránsito

	Rótulos de colum						
	00:00 a 03:59 hs	04:00 a 07:59 hs	08:00 a 11:59 hs	12:00 a 15:59 hs	16:00 a 19:59 hs	20:00 a 23:59 hs	Total general
Cuenta de LUGAR	3	16	33	64	26	21	163

Cuadro Nro. 04 Según franja horaria.

Fuente: Elaboración propia.

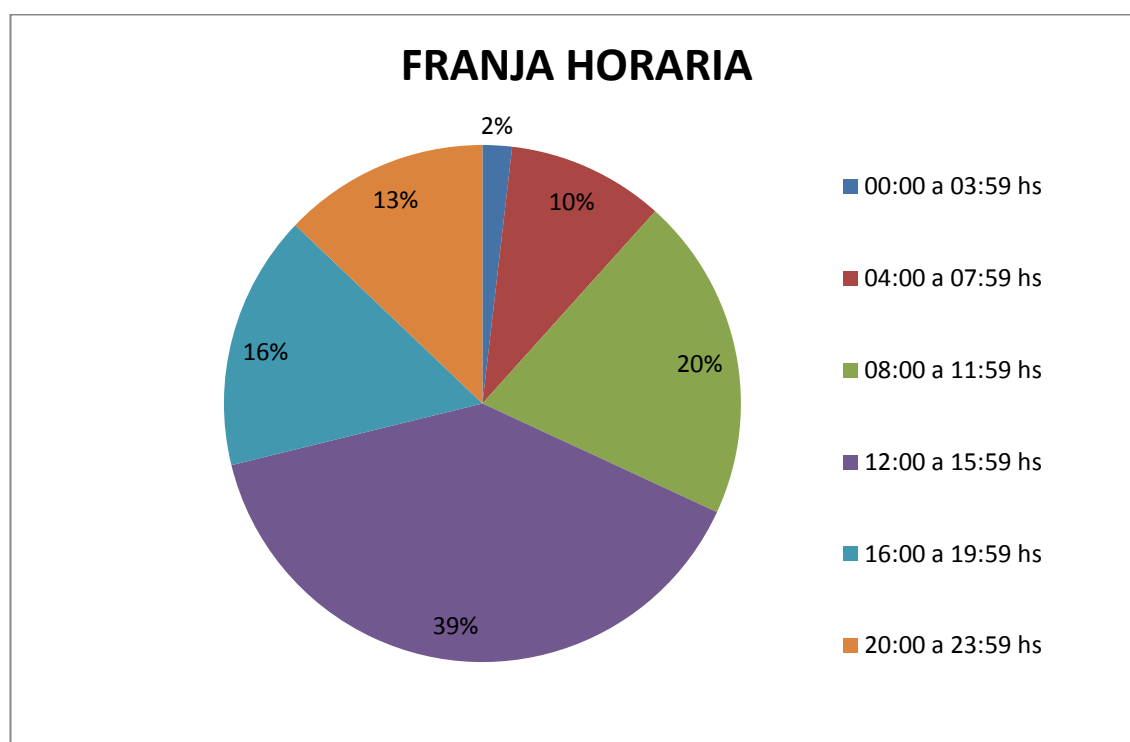


Gráfico Nro. 04 Según franja horaria.

Fuente: Elaboración propia.

En este cuadro podemos detallar la franja horaria que está constituida en un 39% de accidentes de tránsito entre las 12:00 y 15:59 y en segundo lugar entre las 08:00 y 11:59.

5.9.5. Accidentes de tránsito por día de la semana

HORA	(Todas)
Rango Horario	(Todas)
Rótulos de fila	Cuenta de FECHA
Domingo	23
Lunes	18
Martes	30
Miércoles	23
Jueves	15
Viernes	27
Sábado	27
Total general	163

Cuadro Nro. 05 Según el día de la semana.

Fuente: Elaboración propia.

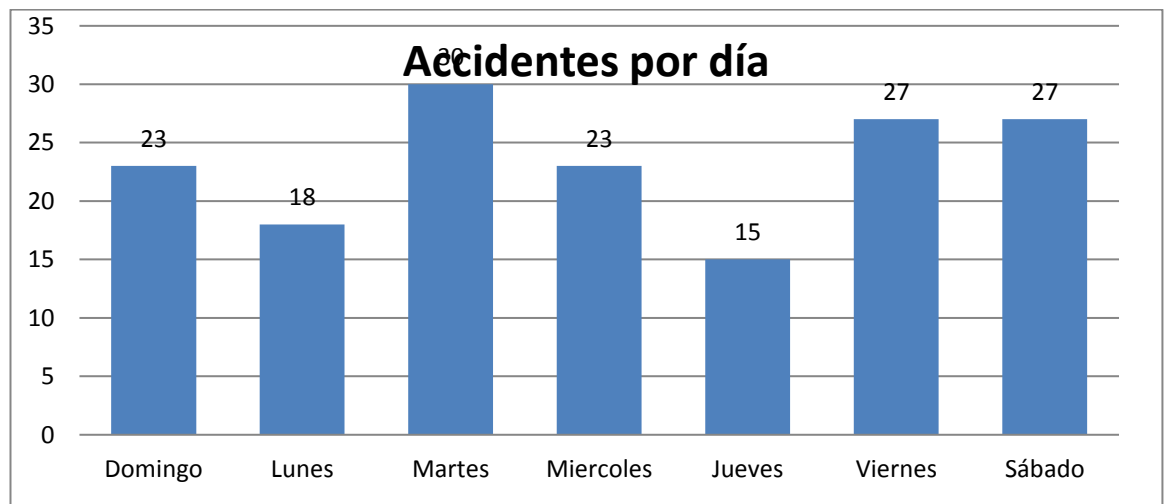


Gráfico Nro. 05 Según el día de la semana.

Fuente: Elaboración propia.

En este grafico se divisa que la muestra estuvo constituida por los días de semana donde más accidentes de tránsito ocurrieron, destacándose el día martes y en segundo lugar viernes y sábados.

Rótulos de fila	Cuenta de LUGAR DE IMPACTO
Auto-Auto	86
Auto-Camión	8
Auto-Camioneta	4
Auto-Moto	1
Auto-Objeto	16
Auto-Peatón	1
Camión-Auto	1
Camioneta-Auto	5
Camioneta-Bicicleta	1
Camioneta-Moto	1
Camión-Moto	1
Moto	21
Moto-Auto	14
Moto-Camión	1
Moto-Camioneta	1
Moto-Peatón	1
Total general	163

Cuadro Nro. 06 Vehículos intervinientes.

Fuente: Elaboración propia.

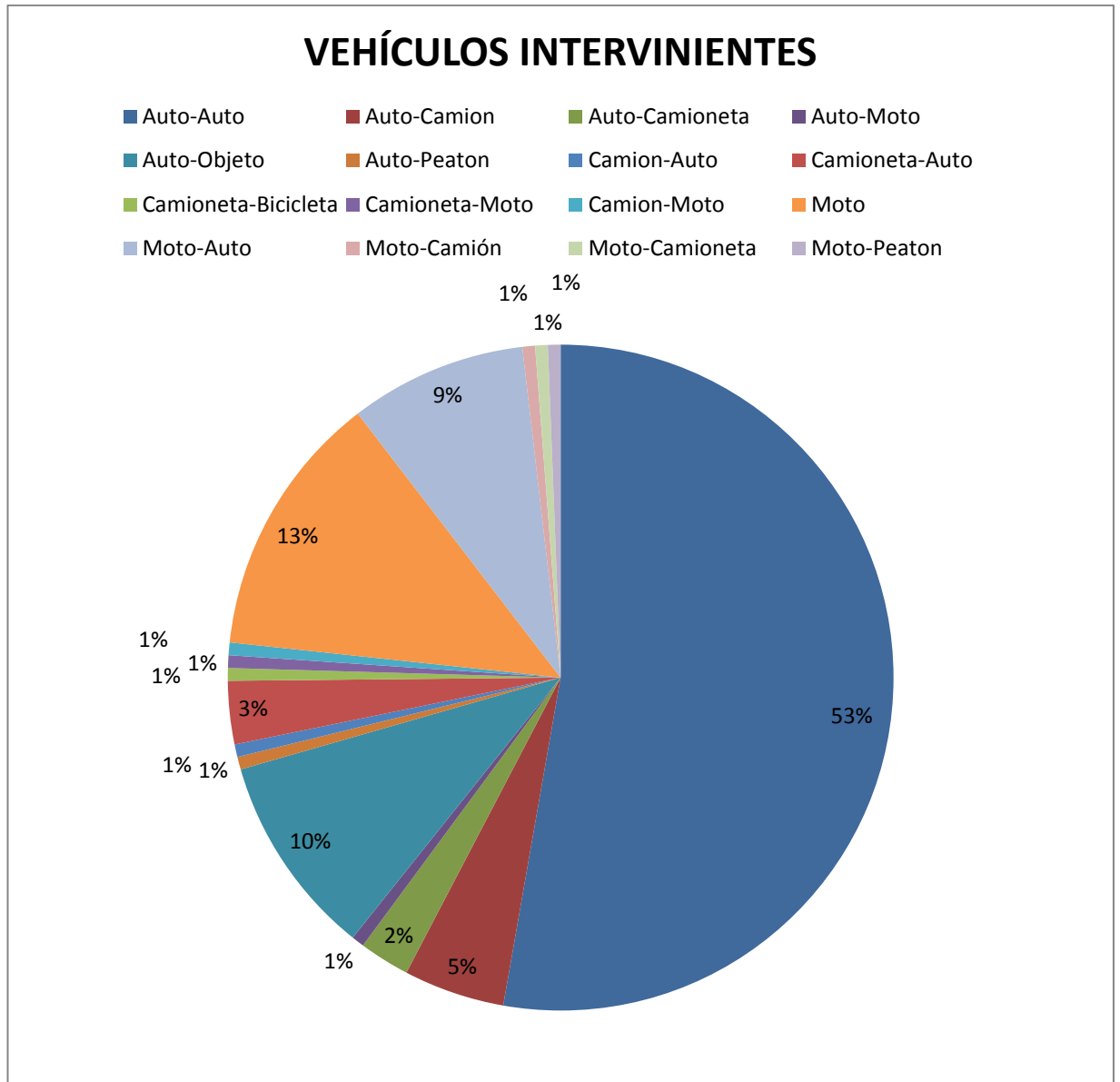


Gráfico Nro. 06 Impacto intervinientes.

Fuente: Elaboración propia.

En este cuadro se observa que la muestra estuvo constituida en un 53% de accidentes entre autos y en segundo lugar un 13% de motos que impactan sin intervención de terceros.

Rótulos de fila	Cuenta de VEHICULOS INTERVINIENTES
Acoplado	4
Costado izquierdo	4
De frente	4
Guardabarro derecho	3
Guardabarro izquierdo	4
Guardarrai	3
Parte delantera	1
Parte trasera	102
Peatón	2
Puerta Trasera	1
Sin intervención de 3ros	35
Total general	163

Cuadro Nro. 07 Vehículos intervinientes.

Fuente: Elaboración propia.

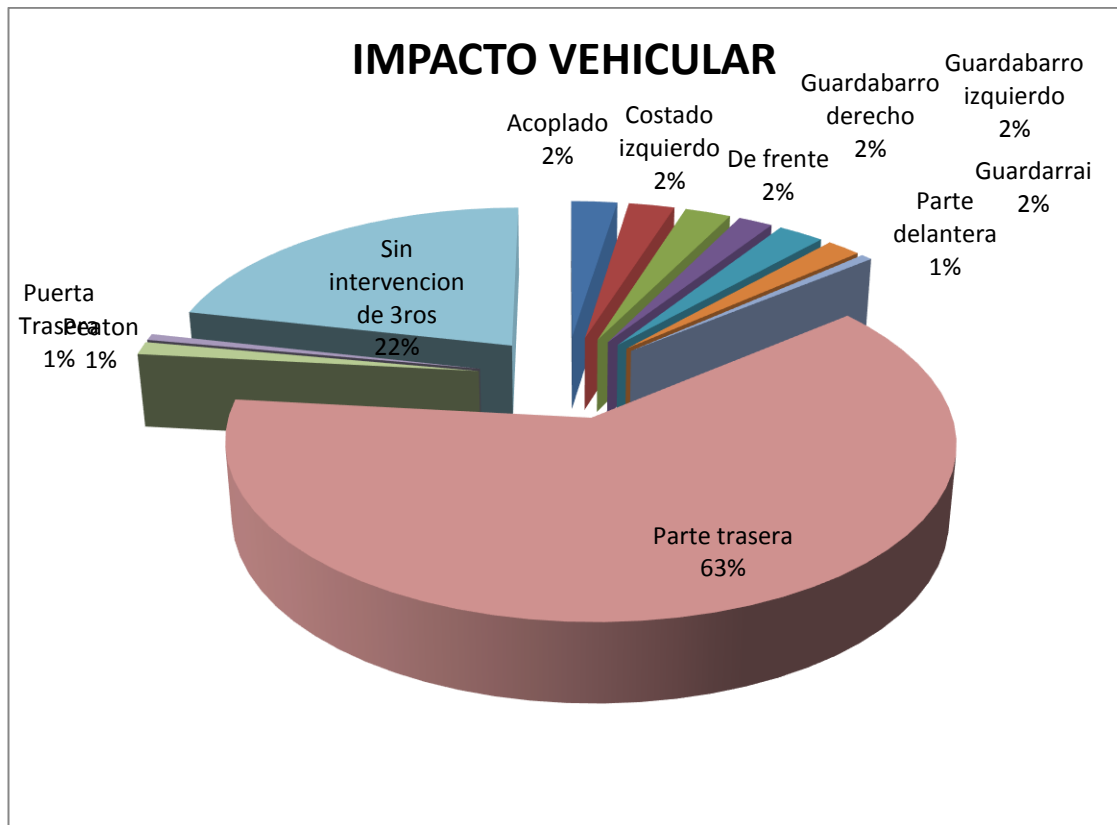


Gráfico Nro. 07 Vehículos Intervinientes..

Fuente: Elaboración propia.

En este cuadro se observa que la muestra estuvo constituida por un 63% el impacto fue en la parte trasera de los vehículos y un 22 % sin intervención de terceros.



CAPÍTULO VI

CAPÍTULO VI

Conclusión

Se ha destinado una gran cantidad de horas de estudio, de investigación y de selección de material cuyos resultados se exponen en el presente trabajo de tesina.

Los **objetivos específicos** han podido demostrar, a través de la presente investigación, que se ha cumplido con el marco teórico referenciado ya que mediante la realización de un amplio abordaje respecto a las principales problemáticas que inciden en los accidentes de tránsito se comprobaron los mismos, sin perjuicio de ello, en el capítulo V a través de la muestra sobre la que se trabajó se logró delimitar y determinar los puntos importantes para la elaboración de un Plan de Seguridad Vial acorde a la problemática existente

Se logró cumplir con el **objetivo general** oportunamente planteado a lo largo del trabajo, pudiéndose establecer la relevancia de la **Prevención Vial** para la disminución de accidentes de tránsito en el Carril Rodríguez Peña.

En clara consonancia con lo ilustrado en el presente trabajo se estimó pertinente y necesario sugerir la realización de las siguientes acciones a corto y mediano plazo:

Efectuar un relevamiento actualizado en el mismo con el fin de verificar las condiciones de iluminación tanto del alumbrado público, como en guardarrail para que sea observado en horas nocturnas.

Identificar aquellos sectores que precisan prioridad en cuanto a medidas de prevención, mantenimiento y seguridad, como por ejemplo la carpeta asfáltica, los sectores inestables o inseguros, delimitadores viales, etc., de esta manera coadyuvará en disminuir accidentes y denuncias contra el Estado.

Solicitar el apoyo de los organismos estatales de seguridad, como así de otras entidades públicas o privadas para poder mantener el orden en el tránsito mediante observación in situ en relación al cumplimiento de la normativa vial vigente.

Coordinar con dichos efectores públicos y privados para lograr un fiel cumplimiento y complementación del plan conforme las tareas a realizar. (Dirección de Vialidad Provincial, Dirección de Tránsito y Transporte de la Provincia, Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Godoy Cruz, Jefatura de Policía Vial y Subcomisaría Rodríguez Peña.)

En el área netamente operativa se sugiere:

- En horario diurno: Designar efectivos policiales correctamente uniformados tendiente a elaborar una estrategia psicológica conjunta con personal de tránsito de Municipalidad de Godoy Cruz y destinado exclusivamente al patrullaje intensivo y preventivo de accidentes con especial atención en los horarios considerados críticos.
- En horario diurno: Designar efectivos policiales correctamente uniformados tendiente a elaborar una estrategia psicológica conjunta con personal de tránsito de Municipalidad de Godoy Cruz y destinado a realizar puestos fijos de control y educación vial.

- En horario nocturno: al disminuir la fluidez vehicular, destinando efectivos policiales correctamente uniformados tendientes a elaborar una estrategia psicológica conjunta con personal de tránsito de la Municipalidad de Godoy Cruz tendiente a fijar presencia preventiva en el sector.
- Solicitar la colaboración de Policía Turística para educar a los camioneros extranjeros sobre nuestra legislación en materia de tránsito.
- Requerir la colaboración de los efectores privados destinados a colaborar en otros menesteres propios de las actividades dispuestas (Ej. Empresas, Concesionarias, Transportistas, etc.).
- Elaborar pautas ejecutables para la elaboración de un plan de Seguridad Vial sostenido y acorde a la problemática en el carril.
- Propender a una mayor severidad en la aplicación de la normas de tránsito.
- Planificar una profunda educación popular sobre el tema.
- Debe otorgarse la licencia de conducir bajo un riguroso examen médico, físico, psicológico y de capacitación personal y técnica.
- A corto plazo mediante una acción psicológica y preventiva destinada a todo tipo de conductores, peatones, ciclista, empresarios y personal actuante a fin de lograr la concientización del plan que se implementara, ya que es importante la necesidad de su colaboración y participación, trabajando en equipo con el mismo fin.

En el área de la capacitación en general se sugiere:

- Introducir la educación vial en los planes regulares del nivel primario y secundario.

- Establecer programas que tiendan a una buena educación vial del ciudadano, mediante la confección de panfletos, difusión en los diarios, televisión, distribución gratuita de la información.
- Incorporar de forma paulatina un nuevo paradigma de intervención conjunta dado que todo proceso requiere de tiempo para planificar las estrategias para la disminución de accidentes.

En el área de la labor comunitaria y colectiva en general se sugiere:

- Difundir las medidas de seguridad a implementar en todas las empresas del medio para que colaboren con el plan, se dispondrán reuniones con los vecinos y responsables de las empresas a fin de informar del alcance del Plan como así escuchar posibles sugerencias.
- Implementar sistemas tecnológicos como semáforos Inteligente en las intersecciones Rodríguez Peña e Independencia, Rodríguez Peña y 9 de Julio y Rodríguez Peña de Godoy Cruz y Urquiza de Maipú, siendo los lugares donde más accidentes se producen y ubicar cámaras de video vigilancia con el sistema fotos multas para poder tener un mayor monitoreo.

Se han descrito todas las medidas viables que pueden aplicarse en la labor diaria en conjunto con las distintas áreas que intervienen en la misma y donde se podrá aplicar una o más de ellas según surja del análisis estadístico existente.

No cabe lugar a dudas que la pauta primordial a cumplir será la disminución de accidentes viales mediante la educación de los ciudadanos en relación al manejo seguro, el cual resultará de suma importancia para contribuir en mejorar la problemática vial mediante la prevención.

Ésta, principalmente permitirá, entre otras cosas, evitar de manera eficiente la comisión de accidentes viales, procurando un manejo más seguro para todos los usuarios de la vía pública.

Es cierto que el presente trabajo pretende instalar un nuevo paradigma en materia de prevención vial que esté focalizada a la capacitación y el trabajo conjunto con la ciudadanía, por lo que no existe duda alguna que la misma se verá ampliamente favorecida a mediano plazo con la implementación de un plan de prevención de accidentes.

Asimismo la implementación de las medidas sugeridas le permitirá al Estado reducir las quejas y denuncias, mejorar la imagen pública, lograr una mayor eficacia profesional y finalmente reducir el gasto público.

En tanto los conductores podrán evitar problemas tales como pérdidas de tiempo, pérdidas de dinero y lo más importante la preservación de la vida.

Finalizando y no por ello menos importante resulta imperioso destacar que la muestra expuesta en el capítulo anterior evidencia la cantidad de accidentes viales que se producen como consecuencia del factor humano, es por ello que se estima pertinente que la conformación de un plan de prevención de accidentes viales esté relacionado directamente a la capacitación de las personas permitirá superar satisfactoriamente la problemática bajo estudio.

Bibliografía

- ANFRIX (05 de septiembre 2016) “El primer accidente de tránsito”. Recuperado de <https://www.anfrix.com/2007/01/el-primer-accidente-de-transito/>
- Autos y mas (10 de marzo 2015) “ El prime accidente de tránsito fue en el año 1896”. Recuperado de <http://www.autosymas.mx/resenas/el-primer-accidente-de-transito-fue-en-el-ano-1896/2191z>
- Revista Caras y Caretas (18 de abril de 1.903) “La primera víctima fatal de un accidente automovilístico 1903”. Recuperado de <http://www.acciontv.com.ar/soca/polis/abril13/tren4.htm>.
- Diario La Nación (07 de febrero 2014) “ 17 muertos en un choque entre un colectivo y un camión que circulaba de contramano a toda velocidad” Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1662266-choqueenmendoza>.
- El Tribuno (20 de febrero 2017) “Tragedia en Mendoza, la empresa responsabilizo al chófer”. Recuperado <http://www.tribuno.info/salta/nota/2017-2-20-11-42-0-tragedia-en-mendoza-la-empresa-turbus-responsabilizo-al-chofer-por-el-accidente>.
- Diario El Sol (26 de junio 2017) “Tragedia en San Rafael”. Recuperado <https://www.elsol.com.ar/nota/307105/provincia/tragedia-en-san-rafael-este-es-el-chofer-que-conducia-el-colectivo.html>.
- Diario El Sol (30 de noviembre 2006), “Fatal accidente en el Carril Rodríguez Peña). Recuperado de <https://www.elsol.com.ar/nota/76805/policiales/fatal-accidente-en-el-carril-rodriguez-pena.html>.
- Diario Mzd (31 de octubre 2014), “Accidente en Rodríguez Peña, un auto chocó contra un camión”. Recuperado de <http://www.mdzol.com/nota/567357-accidente-en-rodriguez-pena-un-auto-choco-contra-un-camion/>.
- Diario Uno (17 de diciembre 2016) “Dos motociclista murieron esta madrugada en eel Carril Rodríguez Peña”. Recuperado de <http://www.diariouno.com.ar/policiales/dos-motociclistas-murieron-esta-madrugada-el-carril-rodriguez-pena-20161217-n1304502.html>.

- Diario Uno (24 de diciembre 2016) “Rodríguez Peña: Un choque cada día y medio”. Recuperado de <http://www.diariouno.com.ar/mendoza/carril-rodriguez-pena-un-choque-cada-dia-y-medio-20161224-n1308681.html>.
- Legislación del Mercosur (26 de marzo 1991), “Reglamento único de tránsito y seguridad vial del Mercosur”. Recuperado de <http://www.martindiegopirota.com.ar/pdfsjuris/mercosurpdf/mercosur.pdf>.
- Gobierno Nacional (23 de diciembre 1994) “Ley 24.449 de Transito Nacional”. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>.
- Cuba encuentro, (24 de julio 2017), “Derechos Humanos”. Recuperado de <http://www.cubaencuentro.com/derechos-humanos/clasificacion-y-caracteristicas/clasificacion/derechos-de-primera-generacion-o-derechos-civiles-y-politicos>.
- Gobierno Nacional, Agencia Nacional de Seguridad Vial-Manual del conductor”. Recuperado de <http://www.seguridadvial.gov.ar/Media/Default/licencia/Cursos/Manual-del-conductor.pdf>.
- Gobierno de la Provincia de Mendoza (28 de octubre 1993), “Ley 6082/93 Transito de personas, vehículos, transporte de personas, cargas, sistemas público, circulación terrestre provincial”. Recuperado de <http://www.estrucplan.com.ar/Legislacion/Mendoza/Leyes/Ley06082.asp>.--
<http://policiademendoza.blogspot.com.ar/2008/09/ley-6722-leo-orgnica-policias-de.html>.
- Conceptos de accidentes de tránsito (21 de marzo 2012). Recuperado de <http://transito-accidentesdetransito.blogspot.com.ar/2012/03/definicion.html>--
<https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>.
- Educar “Factores del Accidente”. Recuperado de <http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/docente/index.html>.



APÉNDICE

Modelo de entrevistas

En primer lugar se mantuvo una entrevista abierta en el Edificio de la Oficina Fiscal Nº 3, la cual se ubica en calle Lavalle y Colon de Godoy Cruz a cargo de la Dra. Tula Claudia.

¿Qué función cumple Usted?

Respuesta:

La misma está a cargo de uno de los turnos rotativos de la Oficina Fiscal en mención, tomando conocimiento de alguna novedad, como impartir directivas para el proceder del personal Policial.

¿Cuáles son las directivas ante un accidente de Tránsito con lesionados?

Respuesta:

Cuando personal policial que se encuentra en el lugar y a través del sistema coordinado de Emergencia determina que un accidente de tránsito hay personas lesionados, la primera directiva impartida es dejar los vehículos en la posición que se encuentre salvo que genere un peligro mayor para las demás personas y/o personal actuante, solicitar Personal de Policía Científica para que determinante la mecánica del hecho, realizar en control de alcoholemia atreves del sistema alcoholímetro o si son trasladado por algún tipo de lesión, mediante Oficio se ordena la extracción de sangre de la víctima, respetando la cadena de custodia se traslada al médico forense el cual realiza su labor e informara por cuerdas separadas al igual que personal de Policía Científica para poder determinar culpabilidad del hecho.

Dentro de su Jurisdicción ¿Donde ocurren con mayor frecuencia los accidentes de tránsitos?

Respuesta:

La mayoría de los accidentes de tránsito surgen en la Jurisdicción de Subcomisaria Rodríguez Peña, sobre el propio carril, en lo personal surgen por los factores del entorno que cuenta el lugar, el distrito en épocas pasadas era muy chico, no habían tantas empresas y la circulación de los vehículos eran escasos pero en la actualidad todo ello se ha incrementado notablemente la industria y el parque automotor lo que provoca grandes afluencias de personas, vehículos de todo tipo y de grandes dimensiones, favoreciendo el aumento de accidentes de tránsitos, por las obsoletas condiciones de la vía, el clima, y la imprudencia humana, entre otras.

¿Qué medida de prevención cree conveniente para disminuir los mismos?**Respuesta:**

Creo que sirvió de mucho la concientización de jóvenes mediante distintas campañas sobre conducir en estado de ebriedad, con respecto a mostrar con exageración cuales son las consecuencias, los peligros a los que están expuestos y que pueden cargar con la vida de un familiar, amigo y la propia.

¿Se puede acceder a datos para filtrar información y realizar una estadísticas de los hechos de transito?**Respuesta:**

No puedo permitir el acceso a los datos por qué no me encuentro autoriza por mis su superiores.

ENTREVISTA PERSONAL DE LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD PROVINCIAL

Se mantuvo una entrevista abierta con la Ingeniera Rodríguez Sara y el Ingeniero Yunta, los cuales aportaron la siguiente información:

¿Se ubican con el Carril Rodríguez Peña de Godoy Cruz?

Respuesta:

Si, ambos estuvimos presente en la modificación del Carril Rodríguez Peña, la idea surgió en el año 2004 cuando personas provenientes de Costa Rica y Miami, comentaron la idea que estaba vigente en su país como Zona residencial. Para poder ingresar a sus complejos se tomaron en cuenta calles transversales, laterales y cruces desniveles. Al estudiarlo tomaron esa idea y realizaron el proyecto que fue autorizado por el B.I.C. (Banco Internacional de Desarrollo) quien aportó la ayuda financiera para que se produzca.

El Carril Rodríguez Peña es una vía amplia, en donde desde el costado este y oeste tenemos autopista para el ingreso a dicho carril, motivo por el cual, el lugar es considerado como la Zona Industrial de Mendoza habitada por grandes empresas con fuerte poder adquisitivo y esto lleva a la circulación de importantes cantidades de vehículos de diferentes dimensiones.

¿Cuándo se llevó a cabo el proyecto?

Respuesta:

El proyecto se llevó a cabo en el año 2004, pero lamentablemente cuando se finalizó comenzaron a surgir inconvenientes obvios. Por lo que se realizó educación vial en los ciudadanos y en las empresas, para educar cómo circular, cuáles eran las formas de ingresar, ello, se realizó a través de folletería ambulatoria y con la ayuda de la Policía de Mendoza aportando sus conocimientos sobre educación vial.

¿Cuál era el proyecto para que los vehículos estacionen?

Respuesta:

Hubo un acuerdo con Aderpe el cual consistía que 35 metros del frente de cada una de las empresas debían habilitarse como estacionamiento para vehículos particulares o carga y descarga de camiones, para evitar que los mismos se estacionaran en el carril central.

No se pudieron realizar las calles laterales a cortas distancias para ayudar a los retornos, debido a la falta de presupuesto y espacio.

El Carril se convirtió en Vi-direccional, y los movimientos se deben hacer en dos partes para cruzar hacia ambos lados o para ingresar a las empresas.

El guardarrail central se encuentra ubicado cada 400 metros en el centro del carril, con la intención de que los peatones puedan cruzar por la gran extensión.

Se pensó en un momento que con el aumento de las empresas y de los accidentes de tránsito, colocar rotondas para disminuir los mismos, pero al circular vehículos de grandes dimensiones las rotondas debían ser de grandes dimensiones y el terreno no era suficiente para la construcción habiendo aumentado notablemente la población.

Desde el año 2004 se solicitó al Poder Ejecutivo a través de los Legisladores la modificación o la incorporación del artículo que hiciera mención sobre como circular en un quinto carril, pero hasta la actualidad no a habido respuesta por parte de ambas gestiones políticas.

El mantenimiento del carril está a cargo de Vialidad Provincial, como así la iluminación y colocación de cartelera que es realizada por el personal.

La mayoría de las denuncias que se reciben por accidentes, son de índole humana, ya que los conductores no respetan los guardarrail, siendo atropellados por su imprudencia.

El diseño no acompaña al tránsito, solo se puede prevenir con educación y cultura, se debe trabajar desde la escuela primaria con la educación.

ENTREVISTAS AL PERSONAL DE SUBCOMISARIA RODRIGUEZ PEÑA

Sargento P.P. SALTOS, Luis

¿Hay muchos accidentes de tránsito?

Respuesta:

Si, ocurren muchos, con o sin lesionados, pero es por imprudencia de la gente, que no respeta: velocidad, distancia, cantidad de población, tomando el carril como autopista.

¿En qué condiciones se encuentra la zona para circular?

Respuesta:

No está en buen estado, en ocasiones se encuentran pozos de grandes dimensiones que favorecen los accidentes, le damos conocimiento a personal idóneo para que trabaje sobre la problemática y no actúan con inmediatez, los semáforos en ocasiones quedan en intermitente, se da conocimiento, no habiendo cambios en el correr del tiempo, aumentan los siniestros.

¿Qué hacen cuando constatan una falta vial?

Respuesta:

En la actualidad muchos cometen infracciones desde estacionarse en el quinto carril, hasta circular por el mismo, estas faltas se detectan, se realiza educación vial y en ocasiones se labran multas pero acá surge otro situación, que cuando solicitamos personal para que confeccione la misma, llega después de la hora o no se hacen presente, provocando que solo eduquemos y hagamos el debido llamado de atención. Creo que deberíamos contar con actas viales, dado que se infringe mucho la Ley 6082/99 y considerando que se complica el trabajo en equipo tanto de tránsito de Maipú como de Godoy Cruz deberíamos optar por esta solución.

Auxiliar López, Diego:

¿Realizan medidas de prevención?**Respuesta:**

Por lo general somos afectados mediante orden de servicio interna a realizar maniobras operativas en control de personas y vehículos, pero los tiempos y el potencial humano no son suficientes y cuando surge otra novedad de relevancia debemos acudir a ella.

¿Se encuentra bien señalizado e informados los conductores?**Respuesta:**

La mayoría de la cartelería se encuentra en malas condiciones, la capa asfáltica tiene inconvenientes, la falta de iluminación artificial, falta de información a los conductores, de educación, conjunto de inconvenientes que finalizan en accidentes.

Índice de cuadros

Número	Descripción	Página
01	Cantidad de Accidentes por mes y Departamento	55
02	Según el tipo de accidente	56
03	Según el lugar del siniestro	57
04	Franja horaria de los accidentes viales	58
05	Según el día de la semana de los siniestros viales	59
06	Vehículos intervinientes	60
07	Impacto vehicular	62

Índice de gráficos

Número	Descripción	Página
01	Cantidad de Accidentes por mes y Departamento	55
02	Según el tipo de accidente	56
03	Según el lugar del siniestro	57
04	Franja horaria de los accidentes viales	58
05	Según el día de la semana de los siniestros viales	59
06	Vehículos intervinientes	61
07	Impacto vehicular	62

FOTOS

