

Investigación

CONTROLES EFICACES EN CALLES Y RUTAS: UNA CUESTION DE VIDA O MUERTE

No escapará a la opinión del común de la gente que la ausencia de controles en calles y rutas o muchas veces la poca eficacia de estos, son un punto básico y elemental en el caótico e inseguro tránsito argentino.

Mucho más evidente resulta ello para los visitantes extranjeros, particularmente aquellos que llegan desde países del llamado primer mundo, donde hay una conciencia generalizada de que, las leyes de tránsito están para cumplirlas y por sobre todo, de que quien no las cumple, será seguramente sancionado.

Pero no ocurre aquí lo mismo. Parecería que cada vez más gente se da cuenta de que es muy fácil hacer lo que quieran en calles y rutas, y que rara vez serán sancionados.

Creemos que no sería exagerado hablar de una suerte de "anarquía en el tránsito", cuyas consecuencias inmediatas son, además de la puerta abierta a la ley del más fuerte y la selva del asfalto, la causa de un tránsito cada vez más lentificado, congestionado y caótico, y por sobre todo, cada vez más muertos, heridos y discapacitados.

Los especialistas norteamericanos en seguridad vial suelen plantear que para lograr un tránsito seguro es necesario poner en práctica las tres "E" (Education, Engineering, Enforcement): Educación Vial, Ingeniería de caminos y vehículos, y control efecti-

vo del cumplimiento de las leyes y sanciones consecuentes.

Los tres son factores imprescindibles para lograr mejorar la Seguridad Vial. Los tres son asignaturas pendientes en nuestro país; y por eso nos estamos ocupando en este caso del último de ellos.

Pero como no quisimos quedarnos solamente con una "impresión" sobre la eficacia de los controles en nuestro país, Luchemos por la Vida desarrolló una profunda investigación tratando de medir con la mayor precisión posible, los datos claves de la ecuación de la eficacia de los controles:

Cantidad de infracciones graves* cometidas

Cantidad de actas labradas de las mismas infracciones.

El estudio fue realizado en la Ciudad de Buenos Aires con los siguientes resultados:



* Es decir aquellas conductas potencialmente homicidas, de cuya violación podría derivarse la muerte o lesiones para un ser humano.



EFICACIA DE LOS CONTROLES DE TRANSITO

Investigación sobre infracciones graves en la Ciudad de Buenos Aires

Cometidas en el lapso de 1 mes (período de medición: Julio de 1995)

	Infracciones cometidas en 1 día	Infracciones cometidas en 1 mes	Actas (*) Labradas en 1 mes	Proporción en relación a infrac- ciones cometidas.
Violación al semáforo rojo	787.680	23.600.000	7.429	315 por millón
No respetar la prioridad del peatón	1.066.800	32.000.000	37	1,15 por millón
Falta de uso del cinturón de seguridad	1.215.000	36.500.000	1.324	36 por millón
Niños en asientos delanteros	46.200	1.400.000	60	42 por millón
Falta de uso del casco en motocicleta o ciclomotor	43.200	1.300.000	184	140 por millón
Conducir en estado de ebriedad	?	?	25	

INFRACCIONES GRAVES DE LINEAS DE TRANSPORTE

No arrimar a la parada para asc. y desc. de pasajeros	540.000	16.200.000	39	2,4 por millón
Violación al semáforo en rojo	194.400	5.800.000	498	85 por millón
Totales de todas las infracciones/actas/porcentajes.	3.893.280	116.800.000	9.571	82 por millón

* Las cifras corresponden a actas labradas en Capital Federal durante Julio de 1995. La mayoría de las actas labradas no reciben sanción efectiva, por diversas razones cuyo análisis excede al presente estudio.

De las cifras expuestas surge que:

Cada automóvil particular viola un semáforo en rojo una vez cada dos días aproximadamente.

Doce de cada tres días no respetan la prioridad del peatón en forma ostensible, manifiesta e individual.

Los **colectivos** violan semáforos a razón de casi 2 (1,8) semáforos por hora, cada colectivo, cada día.

Los **colectivos** no arriman a la parada para el ascenso y descenso de pasajeros, pudiendo hacerlo, en una de cada cinco paradas.

Las cifras expuestas, analizadas desde otro ángulo, significan que, por cada:

2.977 Violaciones a la luz roja se labra **1 acta de infracción.**

864.864 No otorgamiento de la prioridad peatonal se labra **1 acta de infracción.**

27.567 Faltas de uso del cinturón de seguridad se labra **1 acta de infracción.**

23.333 Niños en asientos delanteros se labra **1 acta de infracción.**

7.065 Faltas de uso del casco en motocicleta o ciclomotor se labra **1 acta de infracción.**

415.384 Colectivos que no arriman a la parada se labra **1 acta de infracción.**

11.646 Colectivos que violan luz roja se labra **1 acta de infracción.**

Y si analizamos el total de infracciones expuestas estimadas con respecto a las actas labradas resulta que **en promedio cada 12.200 de las infracciones graves medidas sólo se labra 1 acta de infracción.**

Las actas labradas contabilizadas representan el 39% del total de infracciones graves de todo tipo labradas durante el mes de julio de 1995. Si el total de infracciones cometidas por todo concepto (no estimadas en este estudio) guardara idéntica proporción con las actas labradas, podríamos establecer que en **Buenos Aires se cometen unos 300 millones de infracciones graves por mes, de las cuales se labran sólo 24.521 actas.**

Como ya dijéramos en nuestro editorial los controles eficaces son uno de los pilares básicos de la seguridad vial.

El estudio transcripto pone de manifiesto la distante relación entre infracciones cometidas y actas labradas, situación que se agrava aún más por el hecho de que por distintos motivos, la mayoría de las escasas actas labradas quedan sin sanción efectiva, por motivos diversos, que requieren un análisis que excede al presente.

Indudablemente esta es una de las razones de la anarquía en el tránsito, ya que muchos ciudadanos (y no dudemos en llamarlos "malos ciudadanos", aunque tal vez muchos tengamos que integrar la categoría), se han convencido de que en las calles y rutas "no pasa nada", que pueden hacer lo que les viene en gana **con una alta probabilidad de Impunidad**, que además de causar más muertos y lesionados y pérdidas de tiempo e ingentes

pérdidas materiales, cada día, es el mejor aliciente para que los "buenos ciudadanos" se pasen al bando de los malos, y también comiencen a hacer lo que quieran, matar y matarse...

Una condición esencial para lograr la convicción por parte de la población de la conveniencia de respetar las normas de tránsito siempre es profundizar los controles y hacerlos más eficaces, con sanciones concretas, e ineludibles. Para la optimización de estos objetivos es imprescindible la concientización y adecuada preparación de los agentes de contralor del tránsito y de todos los funcionarios y agentes públicos o privados que trabajan en el tránsito o en relación con él, para poder lograr la máxima eficacia con los recursos económicos y humanos de los cuales ya disponemos.

Indudablemente en ningún país del mundo se sanciona a todos los infractores. Es muy difícil

METODOLOGIA DEL ESTUDIO Y OTRAS CONSIDERACIONES

Este estudio acerca de la eficacia de los controles de tránsito, es una estadística realizada, en cuanto al cálculo aproximado de las infracciones cometidas, en el término de 1 mes, en base a proyecciones de mediciones efectuadas a través de observaciones sistematizadas variables de acuerdo a criterios estadísticos según objeto de observación.

Para la estimación de violaciones al semáforo rojo (que excluye colectivos, medido aparte) se hicieron las mediciones en 123 semáforos de la ciudad (horarios diversos, incluso nocturnos, días hábiles y feriados), y sólo se contabilizaron aquellas violaciones comenzadas exclusivamente con luz roja y a fin de estimar la cifra diaria de violaciones a los 2.735 semáforos de Capital Federal.

Para la determinación de las violaciones a la prioridad peatonal, se analizó el comportamiento en 101 esquinas, (encrucijadas completas) con y sin semáforo, horarios diversos, días hábiles y feriados, y sólo se contabilizaron aquellos casos en que se planteó conflicto manifiesto y claro entre automóvil y peatón, para estimar la cantidad de infracciones producidas en las 12.700 intersecciones de la ciudad.

Para la falta de uso del cinturón de seguridad en automóviles particulares (sólo conductor) se utilizó la medición estadística última realizada por Luchemos Por La Vida y que se publica también en este número de la revista correspondiente a julio de 1995, la misma también fue usada para las mediciones de "niños... y cascos". El 86,8% de conductores particulares que no usa el cinturón de seguridad sobre un total de unos 1.400.000 vehículos particulares que circulan diariamente por la ciudad proyecta la cifra de 1.215.000 infracciones diarias, sin considerar que el número podría ser mucho mayor ya que sólo se calculó una sola infracción diaria por conductor (si el conductor circula varias veces en el día comete la infracción varias veces) y no se estimaron las cometidas por los taxistas.

Con igual criterio y cifras se estimó la falta de uso del casco sobre unas 80.000 motos y ciclomotores que circulan diariamente por la ciudad contabilizándose también una única infracción diaria.

Con igual criterio se estableció la cantidad de infracciones por niños en los asientos delanteros calculados sobre unos 110.000 automóviles particulares que diariamente transportan por lo menos un niño.

Colectivos: Las violaciones a la luz roja fueron estimadas en base a 190 mediciones realizadas en otros tantos viajes en colectivo (horarios diferentes, días hábiles-feriados) a fin de estimar la cantidad de violaciones diarias producidas por los 9.000 colectivos que circulan diariamente por la ciudad. Al igual que los autos particulares sólo se consideraron aquellas en que el cruce comenzó con luz roja. Y en cuanto a la infracción por no arrimar al cordón sólo se contabilizaron aquellas en que el colectivo paró a más de 1 metro del cordón en forma ostensible.

Las actas labradas corresponde a julio 1995, enviadas al Tribunal de Falta de Capital Federal.





establecer cual tiene que ser el número exacto de la ecuación infracción-sanción para considerar a un sistema de control eficiente y eficaz, por lo menos en términos de cifras.

Pero existe consenso a nivel internacional de que un control es eficaz en la medida que la casi totalidad de la población esté convencida

que quien cometa una infracción grave es casi seguro o existen grandes posibilidades de que será descubierto y sancionado.

Así, se explica el por qué, muchos argentinos constantes infractores de tránsito en el país, se convierten de repente en cumplidores estrictos cuando son turistas en algunos países desarrollados.