

ACCIDENTES DE CIRCULACION UN PROBLEMA NACIONAL



Doctor

CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA

Nació en el Municipio de Belén, Departamento de Boyacá, hizo estudios secundarios en el Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario y obtuvo el título de Doctor en Derecho y Ciencias Sociales en la Universidad "Externado de Colombia".

Ha desempeñado los siguientes cargos: Fiscal, Juez Superior y Magistrado del Tribunal Superior de Santa Rosa de Viterbo; Secretario de Gobierno de Boyacá; Cónsul General de Colombia en el Canadá; Senador de la República y Ministro de Estado en la Cartera del Trabajo.

Como Parlamentario presentó al Congreso varios proyectos entre los cuales merece citarse el relacionado con el Código Nacional de Circulación y Tránsito y el que contempla la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Como Ministro obtuvo la expedición de Decretos importantes como los relacionados con la creación de Tribunales de Arbitramento obligatorio, el concerniente al establecimiento de la dependencia que tendría a su cargo la política de pleno empleo y recursos humanos, y presentó ante el Senado de la República, los proyectos de Ley relacionados con el Estatuto del Servidor Público y con la creación del Banco de los Trabajadores.

La seguridad en calles y carreteras es uno de los problemas más vivos y complejos de la vida social contemporánea. Cada mañana los periódicos ofrecen la abrumadora visión de siniestros lamentables que ensangrientan nuestras vías públicas, siendo común la tragedia de que familias enteras fallezcan en el vórtice aciago de un accidente de circulación. No se cuenta el día en que la vida de las personas deje de correr peligro por causa de imprevistos accidentes estradales, cuya magnitud aumenta a medida que crece el volumen de la población y por consiguiente el de la circulación misma.

Conforme a los datos suministrados por el Departamento Nacional de Estadística (Distrito Especial de Bogotá), durante el año de 1965 se presentaron en la sola Capital de la República 5.166 accidentes, con un total de 397 muertos y 2.015 heridos, accidentes en los cuales se vieron comprometidos 2.284 vehículos de todas las categorías.

En el año de 1966, ocurrieron 5.451 accidentes, con un total de 427 defunciones y 2.017 lesionados.

En el correr del año 1967, se registraron, igualmente en Bogotá, 4.865 accidentes con un saldo de 193 muertos y 2.418 heridos, alcanzando el número total de contravenciones al reglamento de tránsito la alta cifra de 265.100 infracciones.

Los datos mencionados de los tres últimos años (1965, 1966 y 1967) que en conjunto arrojan 15.482 accidentes, con un total de 1.017 defunciones y 6.450 heridos, son únicamente

de Bogotá; y aún así, no reflejan exactamente la realidad, porque son muchos los accidentes que no se registran en los cuadros oficiales, en virtud del arreglo directo que acuerdan los interesados sin la menor intervención de las autoridades.

Por desgracia, no hay datos estadísticos que reflejen ciertamente el número de accidentes y de víctimas en el resto de la nación, pero si se pudiera hacer un cálculo comparativo de tales cifras, éstas llegarían a extremos escalofriantes. Como puede colegirse, el número de víctimas de la violencia en Colombia es exiguo si se compara con el estrago brutal ocurrido a causa de accidentes de tránsito en todo el territorio de la República.

Nadie podría remitir a duda que es abrumador el tributo de luto y dolor que se paga al vértigo de la velocidad, a la negligencia, imprudencia e impericia de muchos de nuestros conductores, así como al empeño del hombre por dominar el tiempo y el espacio.

El fenómeno no puede ser más angustioso, y si bien es imposible eliminar por entero su ocurrencia, al menos es un deber de todos los ciudadanos contribuir, en mayor o menor grado, a la disminución de sus desastrosas proporciones. Ya es esta de por sí una meta de encumbrado interés para cuyo logro tiene que acrecentarse el concurso del gobierno y del pueblo, bajo el impulso de una misma voluntad, puesto que todas las campañas de previsión son pocas y los costos que

ellas demanden alcanzarán plena justificación si se comparan con los beneficios perseguidos. En este campo las economías extremas nada significan si lo que está de por medio es la salvaguardia de la vida, la integridad personal y el patrimonio de tantos compatriotas.

Los norteamericanos resumen su programa de seguridad en las vías públicas en lo que ellos denominan las tres "EES": **E**ducation, **E**ngineering, **E**nforcing, esto es **E**ducación, **T**écnica, **D**isciplina. Prospecto de validez admirable cuando su punto de partida es el análisis de las causas de toda índole que desencadenan los accidentes, lo cual, ciertamente, es tarea difícil y delicada si se tiene en cuenta que los accidentes de tránsito casi siempre son el producto de una pluralidad de motivos que el destino une y conduce a un único fin. No obstante, la tarea es ineludible si se quieren obtener resultados favorables.

Las causas de los accidentes se coligan a uno o a otro de los tres elementos primordiales de la circulación: **La vía pública, la máquina y el hombre.** Fallas de alguna entidad en cualquiera de estos elementos puede desencadenar la tragedia, porque en toda circunstancia esta será causada ya por defecto de construcción o conservación de la vía; ora por omitirse la colocación oportuna de una señal de peligro; otras veces por fallas mecánicas del vehículo o bien por negligencia, imprudencia, impericia del conductor o por transgredir alguna norma básica de comportamiento.

En nuestro medio colombiano son constantes las deficiencias perturbadoras que afectan los elementos fundamentales a que acabamos de referirnos.

No son pocos los accidentes debidos a defectos de construcción de las vías públicas, a deficiencias en la conservación de las mismas o a negligencia de la autoridad en la colocación adecuada y tempestiva de las señales de tránsito, casos en los cuales la Administración no queda exenta de responsabilidad.

De igual manera, es impresionante el número de vehículos que circulan en precarias condiciones de funcionamiento, incurriendo sus propietarios y conductores en culpa de la cual se deriva responsabilidad incuestionable, al pretender el trabajo de la máquina, conscientes de la averías que la afectan en un momento dado, solamente por el afán de no perder los ingresos que aquella les pueda procurar en unos días o quizá en unas horas, o sean los destinados a su reparación.

Igualmente, cuánto se podría decir, en relación con las deficientes condiciones psico-físicas de los conductores comprometidos en los accidentes.

Si se considera que todo automotor lleva consigo cierto peligro genérico, no en sí mismo sino por razón del empleo que el hombre pueda hacer de él, es indispensable que la persona que conduzca un vehículo esté provista de una adecuada preparación técnica, de una esmerada atención y de una prudencia inteligente, observando el mayor respeto por el

cumplimiento de las normas jurídicas que disciplinan su empleo o uso correspondiente.

Son innumerables los accidentes desencadenados por causa de fatiga, sueño, trastornos imprevistos de salud, defectos fisiológicos en alguno de los órganos de los sentidos, como la vista y el oído, presencia de ciertas enfermedades de carácter psíquico o cardiovascular, y lo que es más frecuente, aunque no menos grave, o sea el manejar en estado de embriaguez. La conducción de un vehículo bajo los efectos del alcohol es reprimida en los países más adelantados con pena privativa de la libertad, por constituir tal acto un típico delito de peligro de muy seguras consecuencias desastrosas.

Lo que acabamos de indicar nos conduce al reconocimiento de que la fatalidad raras veces desencadena el accidente. La fatalidad, para poder llamarse tal, debe producir el hecho independientemente de la voluntad humana, y esto no tiene ocurrencia sino en circunstancias excepcionales. Sin embargo, con acostumbrada frecuencia se apela a tal expediente cuando se trata de ocultar o esquivar la responsabilidad, como si las causas no se pudiesen precisar a través de indagaciones técnicas logradas a base de observaciones y de análisis.

No hay duda que la vida de relación entre los ciudadanos presenta los momentos más delicados y también más peligrosos como usuarios de las vías públicas, porque es sobre estas que el comportamiento irregular de

las personas puede fácilmente producir daños gravísimos a otros miembros de la comunidad. La educación vial es por lo tanto un punto trascendente de la conciencia cívica, no solo para quienes conducen vehículos automotores, lo cual requiere aptitudes especiales y particular capacitación técnica en razón de ser una actividad peligrosa, sino para la generalidad de las personas que forman el vasto mundo de los peatones. Decía justamente Luigi Volpicelli: "Se podrá saber más o menos aritmética o geografía, pero moverse por las vías públicas deben saberlo todos".

Fuera de las escuelas y centros de enseñanza, la propaganda debe desarrollarse a través de las pantallas de cine y televisión, por ser los medios modernos más eficaces y sugestivos de comunicación con las masas. Recurriendo a la habilidad y a la fantasía de los especialistas no sería difícil conseguir que tal propaganda fuera por lo menos tan atractiva e interesante como los "réclames" famosos de algunos productos comerciales.

En Francia, por ejemplo, la educación para afrontar los problemas de la vialidad comienza en el hogar; en Alemania, la mayor parte de las escuelas están provistas de salones especiales para el tratamiento de temas sobre la circulación; en los Estados Unidos de Norteamérica la propaganda no se hace únicamente en las escuelas, ni solo por la radio, el cine y la televisión, sino también en las oficinas públicas y en los establecimientos privados a través de expo-

siciones confiadas a funcionarios competentes y a expertos en la materia.

Con todo, es innegable que el medio más eficaz de prevención de los accidentes es la vigilancia adecuada dentro de la corriente misma del tráfico, porque si enseñar al que no sabe es, inclusive, una de las obras de misericordia, no lo es menos corregir al que yerra. La represión justa y oportuna de los ilícitos e infracciones ejercita en todo tiempo y lugar un alto poder de ejemplarización, no solo por lo que corrige sino por lo que previene. Con su sola presencia el agente de tráfico impide muchas veces la consumación de las contravenciones y de los accidentes que de ellas podrían derivarse. La obra de la mayoría de estos servidores de la comunidad es, pues, esencial. Con su actividad fatigosa e inteligente cumplen una importante misión en beneficio común, afrontando, casi siempre, fuera de las inclemencias del tiempo, riesgos derivados de la circulación misma, misión que en definitiva se contrae a preservar de serios peligros nada menos que la incolumidad de los miembros del conglomerado social.

En razón de la evidencia de lo que acaba de anotarse, es imperioso que el Estado facilite los recursos y elementos de todo orden para acrecentar la eficiencia de los servicios de policía vial, cuyos principales requerimientos son el aumento de personal, un adiestramiento técnico más avanzado y una organización que alcance alto grado de coherencia y disciplina.

En su relación a la XX Conferencia de Circulación y Tránsito celebrada en Stresa —Italia— en septiembre de 1963, el experto Constantino Lapicirella, hablando sobre los problemas de la seguridad vial, sugería como fundamentales los relacionados con la financiación y la organización de las campañas pertinentes. En cuanto al aspecto financiero de la propaganda en torno a la educación vial, aprovechando sobre todo el influjo de la televisión, sugería el generoso concurso de entidades privadas (industria automoviliaria, empresas petroleras, compañías de seguros) que viven en gran manera de la circulación y tienen interés en su seguridad.

En cuanto a los problemas de organización propuso la creación de una dependencia ejecutiva que se encargaría precisamente de promociones sobre educación vial, del examen técnico y estadístico de los accidentes de circulación, tareas de estudio de los problemas técnicos, jurídicos, médico-legales atinentes a tal actividad, absolución de consultas técnicas sobre señales y reglamentos de tránsito. Un organismo semejante existe en los Estados Unidos. Es el "National Safety Council-Motor Transport Department" que en los últimos años ha desarrollado una intensa actividad con resultados admirables.

Frente a la complejidad de los problemas que día a día trae consigo la circulación de vehículos automotores, en su cortejo de tragedias de diverso orden desatadas a consecuencia de accidentes de tránsito ocurridos fre-

cuenta y dolorosamente en todas las vías públicas de la nación, nuestro deber —el deber de todos— es movilizar la máxima actividad y colaboración para hacerle frente a cuestiones de tanta magnitud.

Precisamente, el convencimiento que nos asiste de que el país necesita una legislación unificada, coherente y de actualidad en torno a estas cuestiones de tanto interés colectivo, fue el móvil que nos indujo a presentar a consideración del Senado de la República, hace tres años, un proyecto de Código Nacional de Circulación y Tránsito, inspirado en las conclusiones y recomendaciones de la Convención de Ginebra reunida en 1949, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, tendientes a buscar la unificación legislativa en materia de circulación, ojalá,

en todos los países, recomendaciones que han servido para orientar a varias naciones europeas en la expedición de sus respectivos Códigos.

Los temas cuyos enunciados se advierten en el presente escrito, se pondrán a plenitud de relieve en un "Tratado General sobre Accidentes de Circulación" que aparecerá próximamente, obra que desarrollará tópicos tan fundamentales como la responsabilidad penal y civil en accidentes de tránsito, la indemnización de perjuicios, los principios de la técnica investigativa y lo relacionado con las normas básicas de comportamiento.

Agitar estos problemas para hallar afortunadas soluciones, es participar en forma consciente y desinteresada en la gran tarea de la transformación de Colombia.



REPUESTOS PARA MAQUINARIA AGRICOLA E INDUSTRIAL

AVENIDA CARACAS No. 17-87

OFICINA 41-76-25

TELEFONOS:

ALMACEN 42-82-27 Y 43-17-77

COMPLETO SURTIDO DE REPUESTOS
PARA WILLYS - JEEPS - CAMIONETAS
PIKC-UP - AUTOS - CAMIONCITOS