



UNIVERSIDAD  
NACIONAL DE  
VILLA MARIA

Biblioteca Central "Vicerrector Ricardo A. Podestá"  
Repositorio Institucional

# Factores causales y contribuyentes a los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional n° 7, provincia de Córdoba durante el año 2017

---

---

Año  
2018

Autor  
Carreras, Enrique

Director de tesis  
Sosa, Javier

Este documento está disponible para su consulta y descarga en el portal on line de la Biblioteca Central "Vicerrector Ricardo Alberto Podestá", en el Repositorio Institucional de la **Universidad Nacional de Villa María**.

#### CITA SUGERIDA

Carreras, E. (2018). *Factores causales y contribuyentes a los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional n° 7, provincia de Córdoba durante el año 2017*. Villa María: Universidad Nacional de Villa María



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



UNIVERSIDAD NACIONAL DE VILLA MARÍA  
INSTITUTO ACADÉMICO PEDAGÓGICO DE CIENCIAS SOCIALES

**FACTORES CAUSALES Y CONTRIBUYENTES A LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO EN LA RUTA  
NACIONAL Nº 7, PROVINCIA DE CÓRDOBA DURANTE EL AÑO 2017**

**Trabajo Final de Grado**

Autor: Carreras Enrique

Director/tutor: Dr. Sosa Javier

Diciembre 2018

### **Dedicatoria**

A mi familia, esposa e hijos.

A los integrantes de estrellas amarillas por su inquebrantable lucha.

A la memoria de las trágicas víctimas de la Ruta Nacional nº 07.

A todas las personas que hicieron de mi formación.

### **Reconocimientos**

Al Dr. Enrique Berger, Dr. Sebastián Moro, Dr Julián Giordano, Dra Lucila Luque Videla, integrantes del poder judicial de la 8va. Circunscripción Judicial, sin su colaboración no hubiera sido posible la realización de mi trabajo final de grado.

## Índice

Índice.....	iv
Índice de Ilustraciones .....	vi
Índice de Tablas .....	vii
Resumen .....	viii
Summary .....	1
Introducción.....	2
CAPÍTULO I.....	5
CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL OBJETO DE ESTUDIO .....	5
Planteamiento del Problema.....	5
Antecedentes de la Investigación .....	11
Justificación .....	17
CAPÍTULO II.....	19
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	19
Objetivo General.....	19
Objetivos Específicos.....	19
CAPÍTULO III.....	20
MARCO TEÓRICO .....	20
Instrumentos legales vinculados a la seguridad vial a nivel de la Provincia de Córdoba y nacional.....	20
Políticas públicas de seguridad vial en la Provincia de Córdoba y a nivel nacional.....	25
Causas y consecuencias respecto a la seguridad ciudadana de los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, Provincia de Córdoba. ....	34
CAPÍTULO IV .....	47
MARCO METODOLÓGICO .....	47
Diseño, Tipo y Nivel de Investigación .....	47
CAPÍTULO V .....	52
ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	52
Análisis de Resultados .....	52
CAPÍTULO VI .....	57

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	57
Conclusiones.....	57
Recomendaciones.....	61
Referencias Bibliográficas .....	62
Anexo .....	65
Datos de los Documentos judiciales revisados .....	65

### Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Diligencias de investigación en materia de siniestros viales.....	53
Ilustración 2. Mayor incidencia de siniestros viales en la Ruta Nacional N° 7, provincial de Córdoba.....	54
Ilustración 3. Causas que originaron los siniestros viales en la Ruta Nacional N° 7, provincial de Córdoba.....	54
Ilustración 4. Delitos viales de mayor configuración .....	55
Ilustración 5. Agravantes que acompañan a los delitos viales. <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
Ilustración 6. Medidas cautelares impuestas a los imputados por delitos viales.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

### Índice de Tablas

Tabla 1 .....	38
---------------	----



## Resumen

Esta investigación tuvo como propósito analizar los factores causales y contribuyentes a los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba durante el año 2017. La alta siniestralidad vial, constituye una problemática de gran relevancia en materia de seguridad ciudadana y de salud en Argentina, ya que se ha producido un crecimiento vertiginoso de estos hechos, los cuales traen consigo pérdidas de vidas humanas, lesiones graves que han causado discapacidad permanente, y daños materiales de gran cuantía, teniendo su mayor incidencia en horas nocturnas, y la mayoría de sus víctimas jóvenes; asimismo han aumentado los ingresos de emergencia a centros hospitalarios para recibir la atención primaria derivada de este tipo de siniestros. En este orden de ideas, se ha categorizado este fenómeno como un problema de salud pública, entendida como salud integral, que no solamente abarca el aspecto médico –físico, psíquico-, sino también el social y cultural. Visto así, se realizó un análisis de los instrumentos legales establecidos a nivel nacional y en la provincia de Córdoba vinculados a la seguridad vial; de igual forma, se realizó un análisis de las políticas públicas implementadas a nivel nacional y en la provincia de Córdoba; asimismo, se logró determinar las causas y consecuencias que, en relación a la seguridad ciudadana, genera la alta siniestralidad en la Ruta Nacional N° 7 de la misma provincia, alcanzando los objetivos de investigación propuestos. Es un tema relevante que reclama con urgencia la imprescindible intervención de todos los sectores, sociedad y Estado, dada su negativa repercusión en la seguridad ciudadana y en la salud pública de los usuarios de esta importante arteria vial. Para tal fin, se desarrolló una

investigación con diseño de Estudio de Caso, y nivel analítico. Posteriormente, se concretaron las conclusiones y recomendaciones.

**Descriptor:** Siniestros de Tránsito, Seguridad Ciudadana, Salud Pública.

## Summary

The purpose of this investigation was to analyze the causal factors and contributors to traffic accidents in the National Route N ° 7, province of Córdoba during the year 2017. The high road accident rate is a very important issue in terms of citizen safety and security. health in Argentina, since there has been a vertiginous growth of these events, which bring with them losses of human lives, serious injuries that have caused permanent disability, and material damage of great quantity, having its greatest incidence in night hours, and the most of its young victims; In addition, emergency income has increased to hospital centers to receive primary care derived from this type of accident. In this order of ideas, this phenomenon has been categorized as a public health problem, understood as holistic health, which not only covers the medical -physical, psychic- aspect, but also the social and cultural aspect. Seen this way, an analysis of the legal instruments established at the national level and in the province of Córdoba linked to road safety was carried out; Likewise, an analysis of the public policies implemented at the national level and in the province of Córdoba was carried out; Likewise, it was possible to determine the causes and consequences that, in relation to citizen security, generates the high accident rate in the National Route N ° 7 of the same province, reaching the proposed research objectives. It is a relevant issue that urgently demands the essential intervention of all sectors, society and the State, given its negative impact on public safety and public health of the users of this important road artery. For this purpose, a research was developed with the design of a case study and an analytical level. Subsequently, conclusions and recommendations were finalized.

**Descriptors:** Traffic Incidents, Citizen Security, Public Health.

## Introducción

En un mundo globalizado, donde la utilización de vehículos automotores como medio de transporte crece a pasos agigantados, debe traer consigo la implementación de medidas, políticas y una correcta planificación en materia de seguridad vial. Según la Organización Mundial de la Salud, muchas personas fallecen con motivo de siniestros viales cada año, no solamente aquellas que viajaban en automóviles, sino también aquellas que se encontraban como transeúntes; de igual forma, estos acontecimientos causan lesiones graves a sus víctimas, así como discapacidad para su libre desenvolvimiento.

Por lo tanto, en el ámbito internacional, las Naciones Unidas a través de sus instrumentos jurídicos ha colaborado con la implementación de disposiciones sobre el tránsito en muchos países, fomentando la disminución de factores de riesgo vinculados a colisiones y a la producción de vehículos más seguros.

Esta investigación está orientada a analizar un tema de suma importancia como es lo concerniente a la seguridad vial, a ese derecho que nace con el individuo y que debe ser enfrentado al Estado, para que lo garantice, construyendo la estructura específica para proporcionarla.

En ese sentido, dentro de los fines del Estado, se encuentra el de garantizar a sus ciudadanos la seguridad en todos los ámbitos, a través de la creación de organismos e instituciones que permitan el ejercicio libre de los derechos tutelados, por lo tanto, debe proporcionar la sensación de protección y respuesta al generarse una situación de riesgo.

Esa obligación del Estado confluye para que implemente políticas públicas, tendentes a establecer las acciones y los mecanismos de garantías de la seguridad vial, tratando de estudiar los factores de tráfico, como son el factor humano, mecánico y ambiental, ya que, de generarse la alteración o afectación en alguno de ellos, se producen los accidentes de tránsito y siniestro viales, toda vez que en el primero, se constituye por suceso inesperado, imprevisto, pero de graves

consecuencias para las personas o sus bienes; en el segundo, se encuentra inmerso el ámbito de responsabilidad ya que puede verse acompañado de incumplimiento de normas de tránsito, que constituye un flagrante violación al deber de cuidado.

La República Argentina, en consonante armonía con el resto de los países de América Latina, ha promulgado las leyes nacionales 24.449 y 26.363, ambas con la finalidad de organizar los entes competentes para ocuparse de un tema tan delicado y vital, asimismo, encargadas de regular todo lo referente a los factores que puedan influir en el tráfico, como son en el factor humano, señalando lo pertinente a las condiciones, normas y requisitos que deben acatar en este ámbito, igualmente, a las especificaciones mínimas que debe cumplir los vehículos para circular, y por último, a la estructura vial del país, sus necesaria señalización y mantenimiento.

Dentro de esta estructura se encuentran diferentes tipos de infraestructuras viales o carreteras, siendo imperante determinar según la problemática de investigación, los factores que influyen en la alta siniestralidad vial de la Ruta Nacional N° 7, ubicada en la provincia de Córdoba durante el año 2017, lo que hace necesario estudiar los factores que la generan y determinar las políticas a seguir para evitarlos o minimizarlos.

Aunado a lo anterior, es importante en primer lugar, reconocer el crecimiento vertiginoso de esta problemática, y partiendo de este supuesto, determinar sus causas y consecuencias.

Por consiguiente, esta investigación consta de seis capítulos, con los siguientes contenidos: en el capítulo I, se desarrollaron las consideraciones generales sobre el objeto de estudio, donde se señala lo atinente al planteamiento del problema y sus interrogantes, antecedentes de la investigación, y justificación.

En el capítulo II, se formularon el objetivo general y los objetivos específicos de la investigación.

En el capítulo III, se desarrolló el marco teórico, explicando el régimen legal establecido para controlar la problemática, las políticas públicas a nivel provincial y nacional, así como la determinación de sus causas y las consecuencias que en relación a la seguridad ciudadana presentan.

En el capítulo IV, se explica el tipo y diseño de la investigación realizada, adecuación del método utilizado, y la fiabilidad y validez de resultados.

En el capítulo V, se explica el análisis de resultados obtenidos de la interpretación de escritos fiscales y fallos judiciales.

En el capítulo VI, se precisan las conclusiones y recomendaciones.

Finalmente, se señala el índice bibliográfico y Anexo.

## **CAPÍTULO I**

### **CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL OBJETO DE ESTUDIO**

#### **Planteamiento del Problema**

El hombre como ser organizado y miembro de una sociedad, se plantea constantemente la interacción con ésta, estableciendo mecanismos para lograr una convivencia armónica, la paz y el orden social, dando pie a la creación de las normas jurídicas, a las cuales ajustará su comportamiento y asumirá responsabilidad al violentar alguna de ellas (González J. , 2011).

En tal sentido, se originó el Estado como la entelequia a la que acuden los ciudadanos para instaurar un orden social, político y jurídico conducente a la procura del bien común, en el cual se le concede poder a una autoridad para que haga obedecer las normas que una comunidad específica, moradora de un espacio físico, supone ineludibles para la consecución de la paz social; esto es, el uniforme desarrollo de las relaciones colectivas y personales.

De allí, que corresponde a este ente establecer todo lo pertinente a las normas que regirán a sus ciudadanos y organizar la forma de distribución del Poder Público, creando los organismos necesarios para la consecución de los fines del Estado, siendo uno de ellos, la seguridad de sus nacionales, siendo definida, como la “Cualidad de aquello que está libre de riesgo, peligro; de toda falla o debilidad; o de toda duda. // 2. Certeza que se tiene sobre algo, el conocimiento firme respecto de ellos” (Diccionario Hispanoamericano de Derecho, 2008, pág. 2095).

Introduciendo así, la seguridad como la noción de confianza y certeza de que se está libre de riesgo y de existir algún peligro, la consecuencia que se derive será perseguida por las instituciones creadas, abarcando la acepción de seguridad tanto personal como colectiva; en palabras de la doctrina, se señala:

La seguridad es esencialmente una relación entre el individuo y un Estado social objetivo, en el cual el individuo está incluido. La seguridad pone en relación lo objetivo y lo subjetivo; implica la confrontación de un sujeto, el individuo, con la armadura social objetiva que lo protege (...). Es un estado de cosas, fáctico, que el derecho tutela para salvaguardar una situación dada (González R. , 1988, pág. 10).

De lo antes transcrito, se evidencia que la seguridad constituye para el Estado una obligación y un deber para con sus ciudadanos, asimismo, un derecho humano fundamental exigible, una garantía de disfrute pleno, la cual debe ser no solo colectiva sino personal, que el individuo tenga la sensación de protección frente a las situaciones que puedan presentarse, de allí, que la seguridad tendrá distintas acepciones y dependerá del ámbito de aplicación, es decir, será pública, exterior, jurídica o material.

Así las cosas, la seguridad pública ha sido definida por Valencia (2002): "...como la garantía que debe brindar el Estado para el libre ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos. Para darle efectividad real y garantizarla, el estado tiene el deber de aplicar determinados instrumentos" (pág. 9). Lo que se traduce en la obligación del Estado de establecer el ordenamiento jurídico interno que permita al ciudadano acceder a los órganos de justicia y obtener respuesta oportuna, generándose la confianza en las instituciones y en el pleno ejercicio de sus derechos, que sustenta la tutela judicial efectiva.

Es justo aquí, en ese conglomerado que forma la seguridad pública, que se enmarca la seguridad vial, es decir, aquella noción de que existen normas, mecanismos y recursos para garantizar el funcionamiento idóneo de la vía pública, evitando los hechos de tránsito, regulando todas las variables que confluyen en el orden vial, a saber, las conductas de las personas que usan la vía, ya sea como conductores, pasajeros o peatones, imponiendo reglas en su actuar, no solo para su seguridad integral, sino también para la de las otras personas que circulan.

En la actualidad el tráfico vial es uno de los hechos más cotidianos. Al tener la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, ya sea para trabajar, para estudiar o para recrearse, el número de participantes en el fenómeno social señalado crece todos los días, conforme la expansión urbana y el incremento de la población



mundial, lo que va aumentando las posibilidades de riesgo de los sujetos participantes, por lo que merece la más profunda atención y precaución desde toda rama del saber humano que apoya y evalúa estos sucesos.

Se ha definido, por el Instituto de Seguridad Vial (2008) lo siguiente:

“la seguridad es la acción o mecanismo que garantiza el buen funcionamiento de algo, previendo que falle, se frustre o violente. Refiriéndose a la “acción” como una actividad del hombre, al “mecanismo”, como un dispositivo creado por el mismo hombre, “garantizar” es de dar certeza de algo que va a ocurrir, “precaer” es prevenir, preparar o disponer las cosas con anticipación, para un fin, un riesgo, un daño o peligro, para guarecerse del mismo y/o evitarlo (pág. 6).

En ese entendido, va a constituir la seguridad vial, las acciones o mecanismos existentes para ordenar el desenvolvimiento idóneo de la vialidad, tendente a prevenir o evitar los accidentes de tránsito.

De esto, se puede vislumbrar que existe una clara e inconfundible relación entre la seguridad vial y el tránsito, siendo importante ahondar un poco en lo que debe entenderse por el mismo, definido como “la acción de desplazarse o trasladarse de un lugar a otro” (Seguridad Vial, 2008, pág. 5). Entonces, se refiere a la conducta desplegada por un ciudadano de movilizarse de un sitio a otro, acompañado en principio, de la voluntad de moverse. Sin embargo, engloba varios factores, como son: el factor humano, que son las personas (mecanismo central del sistema); el factor ambiental constituido por la vía pública y su entorno; (la señalización, las rutas, estado de las vías,) y factor vehicular integrado por los vehículos (mecánica, y medidas de seguridad).

La interrelación de los referidos factores, se conoce como la trilogía vial, la cual debe ser estudiada de forma dinámica y no estática y mucho menos aislados sus elementos, ya que será su integración la que permita determinar la necesidad de establecer mecanismos de control y seguimiento de ellos.

Ahora bien, de la falla o alteración de alguno o todos los factores antes señalados, puede derivarse la ocurrencia accidentes de tránsito, en este sentido, se señala lo siguiente:

constituye un “suceso (o encadenamiento de sucesos) inesperado, impremeditado, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/o daños a las cosas. En los accidentes de tránsito, habitualmente, el suceso es la coincidencia témporo-espacial de dos objetos y/o cuerpos” (Cubillos M. , 2008, pág. 15).

Habida cuenta de esto, será ese evento trágico, producto de una cadena de eventos, de consecuencias fatales o no, lo que debe ser previsto para evitar su ocurrencia, minimizando los factores de riesgo, conforme a ello, a nivel internacional, los Estados procedieron a establecer toda la normativa referente a regular los distintos factores que pueden influir en su ocurrencia, procediendo a fijar pautas o parámetros de actuación para sus ciudadanos, evitando así los errores en el factor humano, asimismo, previendo requisitos y medidas para la circulación de los vehículos, y por último, pero no menos importante, creando toda la infraestructura en materia vial, con su respectivas señalización e iluminación.

Para cumplir con este cometido, se han establecido estándares de seguridad; al respecto:

resultantes de estudios científicos sobre los elementos o condiciones que influyen tanto en la conducta de los sujetos que intervienen en el tráfico, como en los vehículos de los cuales disponen y la infraestructura que se ofrece para su desplazamiento” (Ponce, 2008, pág. 89).

En ese sentido, la República Argentina promulgo la Ley Nacional de Tránsito (Ley N° 24.449, 1994), la cual en su artículo 1 señala:

ARTICULO 1.- AMBITO DE APLICACION. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito.

Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

Entonces, esta Ley es la encargada de reglamentar todo lo pertinente a la seguridad vial del país, específicamente, a los factores que integran la trilogía vial,

estableciendo las definiciones de cada uno de ellos, desde el comportamiento del conductor, pasajero y peatón, las condiciones mínimas para poder conducir, hasta del uso de los vehículos; definiendo los tipos, las características, los parámetros para que sean aptos para circular, velocidad de conducción y la estructura vial del país, la señalización, la planificación urbana, iluminación, semáforos y todo aquellos que considero pertinente para garantizar su correcto funcionamiento.

Asimismo, pauto que las provincias y los municipios se adhieran a la referida norma, siendo ratificada por la mayoría de las provincias. Sin embargo en el año 2008, se promulgo un texto normativo nacional de tránsito (Ley N° 26.363, 2008) , donde se establece la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en los siguientes términos:

ARTICULO 1º — Créase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como 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, nacionales e internacionales.

Como ente encargado de velar por la minimización de la tasa de siniestros viales en todo el país, fijando las pautas necesarias para que se promueva, coordine, controle y se la haga seguimiento a las políticas públicas en materia de seguridad vial. Asimismo, modificó alguno de los artículos de la ley anterior, para adaptarlos al nuevo ente de control y ejecución de políticas en materia vial. A la referida normativa se adhirieron varias de las provincias, entre ellas, la provincia de Córdoba.

Ahora bien, conforme a la distribución geográfica y planificación urbanística de la República Argentina, existen diferentes tipos de vías de circulación, a saber, calles, avenidas, autopistas, rutas provinciales y rutas nacionales, siendo específicamente en la Ruta Nacional N° 7, Provincia de Córdoba, donde se ha generado el mayor número de siniestros viales, con un porcentaje del 51,5 %, conforme a las estadísticas presentadas por el Centro de Experimentación dedicado

a la Investigación de la Seguridad Vial y Automotriz Argentina (CESVI), en la reconstrucción de accidentes de tránsito en el periodo 2004- diciembre 2016. (Centro de Experimentación de Investigación y Análisis de Seguridad Vial y Automotriz, 2004-2016)

Sin duda, existe una alta siniestralidad en la Provincia de Córdoba, que para confirmar basta con verificar estadísticas del observatorio vial lo que induce una alarma en materia de seguridad vial, las mismas arrojan lo siguiente:

El Observatorio vial, ha precisado estadísticamente que la cantidad de víctimas fatales durante el primer trimestre del año 2017, por jurisdicción en argentina, la Provincia de Córdoba lleva un repunte, obteniendo 388 víctimas fatales, cantidad verificada por monitoreo cada 24 horas (Observatorio Vial Argentino. Estadísticas viales , 2017).

Esto es, una problemática que aqueja a los habitantes de esta provincia, convirtiéndose en un problema de seguridad pública vial, surgiendo la necesidad de analizar y determinar los factores causales y contribuyentes a la alta siniestralidad específicamente en la Ruta Nacional N°7, en la que día a día se verifican la ocurrencia de estos hechos teniendo como resultado la pérdida de vidas humanas, lesiones de carácter grave y daños materiales de gran índice económico.

Se considera menester resaltar, que como resultado a la existencia de esta problemática se genera actividad de instrucción y jurisdiccional; verificándose en primer lugar, la actividad Fiscal donde se ordenan las diligencias necesarias y urgentes a los fines de determinar si procede o no la imputación de la comisión de un hecho punible; en este sentido, una vez judicializado, los Juzgados revisan los medios probatorios aportados, y es a través de la valoración judicial de las inspecciones técnicas, pruebas de velocidad, pruebas de consumo de alcohol, entre otras, que se condena por responsabilidad penal en casos de siniestralidad vial.

Por consiguiente, la Provincia de Córdoba se encuentra en una significativa afectación por esta problemática, que va en acelerado crecimiento, requiriendo análisis para precisar los factores que influyen en la ocurrencia de estos hechos, y de esta forma determinar el estado actual y recomendar soluciones.

Habida cuenta de lo expuesto surgen las siguientes interrogantes de investigación:

¿Cuáles son los instrumentos legales vinculados a la seguridad vial a nivel de la Provincia de Córdoba y nacional?

¿Cuáles son las políticas de seguridad vial vigentes en la Provincia de Córdoba y a nivel nacional?

¿Cuáles son las causas y consecuencias de los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, Provincia de Córdoba?

### **Antecedentes de la Investigación**

El tema escogido tiene gran importancia dada la creciente cifra de víctimas fatales, lesionados y pérdidas materiales que han convertido los accidentes viales en una de las primeras causas de mortalidad en el país y a la (in) seguridad vial en un problema social de enorme envergadura para Argentina y, específicamente, para la Provincia de Córdoba. En información divulgada por el Programa Educación para la Seguridad Vial, se señala lo siguiente:

Estadísticamente, durante el año 2017, sólo en nuestra provincia de Córdoba, 405 personas perdieron la vida como consecuencias de los siniestros de tránsito, más de un muerto por día es un número que demuestra la gravedad de la situación que estamos atravesando...al constatar las fatalidades producidas en lo que va de este año 2018, haciendo la proyección anual, nos encontramos con un número nuevamente de alrededor de 400 personas, una cifra que duele (Informe Percepción de Siniestralidad en Córdoba 2018, 2018).

La elección del problema de investigación, fue motivada por la preocupación generada por los accidentes viales con saldo de víctimas fatales acaecidos en la Ruta Nacional No. 7. De acuerdo a la información aparecida en la página web de La Voz, el 30 de julio de 2018, las rutas nacionales acumulan más muertes en Córdoba, con una tendencia sostenida en el incremento de siniestros viales. (s/a, 2018).

Pero la preocupación por la siniestralidad vial ha sido una constante en el escenario mundial y en América Latina y en Argentina, concretamente, se registran antecedentes importantes. En este sentido, las Naciones Unidas destaca lo siguiente:

...la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial (Resolución 64/255, 2010).

Se puede determinar el origen del problema de manera tal de comprender que la inseguridad vial es un problema social grave, cuya magnitud se incrementa vertiginosamente, que presenta las siguientes características:

Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo (Resolución 64/255, 2010).

Según lo anterior, existe un crecimiento vertiginoso de siniestros de tránsito a nivel mundial, causando muertes y lesiones de diversas categorías al ser humano, que muchas veces hacen padecer de discapacidades afectando el normal desenvolvimiento de las personas para satisfacer sus necesidades básicas.

En Argentina se han realizado algunos estudios sobre seguridad vial que sustentan la presente investigación, entre ellos podemos mencionar, el informe sobre seguridad vial realizado por el Departamento de Control del Sector de Infraestructura (Estudio especial de Seguridad Vial, 2013), el cual señala:

La problemática de los accidentes viales, es de una gravedad tal que fue reconocida primeramente como un problema de salud pública y más tarde como una epidemia. La 4 La AEC recibió el premio Global Road Achievement Award 2012 en la categoría de Seguridad vial. Otorgado por la Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation, IRF), este galardón es uno de los más prestigiosos del mundo en el ámbito viario. 5 Programa de Capacitación sobre Seguridad en Infraestructuras Viarias. 7 Organización Mundial de la Salud (OMS) nos dice que, en el mundo, mueren por año más de 1.2 millones de personas a consecuencia de los siniestros viales. Esta organización, en 2004, al proponer el lema “la seguridad vial no es accidental”, cambió

el enfoque institucional sobre esta problemática. Si bien no existe país alguno que no se encuentre alcanzado por esta grave problemática, desde hace un tiempo se han empezado a establecer notables diferencias entre las distintas regiones y países del mundo.

El estudio anterior, destaca que en Argentina la problemática de la seguridad vial es considerada un problema de salud pública, que se extiende a pasos agigantados, precisando que las causas de la siniestralidad de tránsito muchas veces no son accidentales, sino que representa la violación del deber de cuidado de los conductores en el ejercicio de la actividad.

Este mismo informe destaca que no se ha determinado de forma eficaz datos estadísticos sobre la materia, al señalar lo siguiente:

En Argentina, no es posible aún precisar datos de accidentalidad (ver punto 4.3.e y f), pero pueden estimarse cifras aproximadas que arrojan un promedio, para las dos últimas décadas, que fluctúa entre 20 y 22 muertos por día. Además de ser un índice alto a nivel mundial, constituye la principal causa de muerte en hombres jóvenes de nuestro país: en el rango de 25 a 34 años de edad (el grupo más crítico), los muertos se han incrementado un 20.9% en sólo un año (2010 contra 2009)<sup>6</sup>. Para cuantificar de otra manera la gravedad del problema, suele recurrirse a la comparación con otros medios de transporte. Específicamente en el medio local, la comparación recae en el accidente de la línea LAPA, ocurrido en una operación de despegue fallido desde el Aeroparque metropolitano en agosto de 1999. Sus trágicas consecuencias se expresan en los más de 60 muertos que arrojó el impacto e incendio de la nave. Una rápida y simplificada comparación consiste en establecer la siguiente equivalencia: el accidente de LAPA provocó el mismo número de muertos que se producen en nuestro país en accidentes viales en sólo 3 días, si tomamos un promedio histórico de muertos por día (Estudio especial de Seguridad Vial, 2013).

Lo más importante del análisis anterior, es el ascenso de siniestralidad diaria registrada, poniendo de relieve la problemática en materia de seguridad pública.

Otro antecedente relevante, se encuentra en un estudio realizado en el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco (Garmendia, 2015), en el cual se precisa lo siguiente:

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020 constituye la continuación de los anteriores Planes Estratégicos diseñados y ejecutados en la CAPV, con el objetivo final de reducir la siniestralidad en carretera y para fomentar una conciencia de movilidad segura.

Los anteriores Planes han resultado un éxito en cuanto a los objetivos principales de reducir accidentes y víctimas. Los indicadores en ambas materias nos sitúan entre los países con menores índices de siniestros por millón de habitantes. Ahora se trata de seguir por la misma senda.

En esta investigación realizada en el país Vasco, se observan los planes estratégicos implementados para fomentar cultura vial en la región, estableciéndose como objetivos reducir la cantidad de siniestros de tránsito y víctimas.

En el ámbito internacional, como entidad abocada a esta materia se encuentra la Organización Mundial de la Salud, la cual, en el marco de cooperación gubernamental, establece los principios internacionales para prevenir los siniestros de tránsito y promover la buena práctica en la conducción de vehículos automotores.

Ante esta preocupación internacional, se han desarrollado principios y directrices en procura de la seguridad vial, por lo que, desde este importante organismo internacional, se hace un llamado para la materialización de las políticas públicas dirigidas a salvaguardar el bien jurídico protegido en esta materia (Organización Mundial de la Salud. Control de la velocidad, 2017).

En Argentina, se presenta como un antecedente relevante un estudio sobre políticas públicas, en el cual se destacan las campañas, planes y planificación en materia de seguridad vial articulado por el Estado, precisando lo siguiente:

el accionar general del Estado, el marco en el que se envuelven todas sus acciones; un plan es una "hoja de ruta", que, con una temática específica, propone diversos puntos de acción para realizar, a lo largo de un tiempo, que generalmente es de un año, diferentes programas tendientes a cambiar una realidad (Garay, 2017, pág. 10).

Lo anterior, refleja los esfuerzos realizados por los entes del Estado para luchar contra el fenómeno de la inseguridad vial, estableciendo diversos puntos de acción, en materia de circulación, concientización e infraestructura vial.

En el presente trabajo de investigación, se considera necesario señalar algunos fallos emitidos por el órgano jurisdiccional argentino, específicamente sobre la responsabilidad penal en siniestros de tránsito acaecidos en la Ruta Nacional N° 7; en este sentido, se debe hacer referencia a una decisión emitida por el Juzgado



de Instancia argentino (Resolución 55. Expediente 2096691, 2014), la cual entre otras consideraciones destaca lo siguiente:

...quien conducía el camión marca “Mercedes Benz”, modelo “1634”, dominio EWL 448, con semirremolque marca “Bonano”, dominio EPP 611, el que circulaba por Ruta Nacional N° 7, en dirección de Oeste a Este, al llegar al lugar indicado, mientras que de frente, en sentido contrario, circulaba la camioneta marca “Toyota”, modelo “Hilux”, dominio JJN 083, conducida por XXXX, quien estaba acompañado por XXX, el cual circulaba a excesiva velocidad, la que invadiendo la mano Sur, la correspondiente al sentido de circulación del camión, colisiona violentamente contra la parte frontal del camión conducido por el imputado...lesiones que ocasionaron el deceso en forma instantánea. (pág.1) **Se omiten los datos de identificación.**

En opinión del Juzgado, una vez revisados los elementos de prueba, entre ellos, inspección técnica con su respectiva fijación fotográfica, levantamiento planimétrico, pruebas de velocidad, pruebas de consumo de alcohol al conductor del vehículo más pesado (camión) que sólo resultó lesionado, resultaron suficientes para sobreseer el caso, ya que se logró determinar que el factor causal del siniestro fue el exceso de velocidad por parte del vehículo tipo camioneta marca Toyota, ocasionando la muerte de todos sus ocupantes. Por tal razón, no se responsabilizó penalmente por Homicidio Culposo al ciudadano imputado.

Visto lo anterior, desde el punto de vista de seguridad pública, evidencia la problemática que presenta la Ruta Nacional N° 7, vinculada a las características de infraestructura vial, y a la alta siniestralidad por motivos de negligencia, imprudencia e impericia de los conductores.

Asimismo, es importante traer a colación un informe de actuación por un Fiscal de Instrucción sobre la materia (ACT 36/13. Exp. 1298692), relacionado con actuaciones labradas con motivo de siniestro de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, Provincia de Córdoba; al respecto:

..aproximadamente las 10:50 horas, en ocasión que Juan Raspo, se conducía en la camioneta marca “Chevrolet”, cabina doble, modelo S-10, dominio GPV 970, color gris, quien se acompañaba de su esposa, XXX, y circulaba por Ruta Nacional N° 7, en dirección Este-Oeste, a la altura del Km. 452 1/2 de dicha vía nacional, en las inmediaciones de la ciudad de Laboulaye, provincia de Córdoba, colisionó de frente

con el camión marca "Volkswagen", modelo 18310, dominio EKX 999, con semirremolque dominio GTQ 769, perteneciente al Expreso "Frontera", cargado con juntas "Taranto", conducido por XXX, quien se acompañaba de XX, el cual circulaba por la misma vía nacional, en sentido inverso a la camioneta, es decir de Oeste a Este; aclarando que en el momento del accidente la carpeta asfáltica estaba con agua debido a lluvias recientes. Como consecuencia del hecho relatado, XX resultó con lesiones de carácter grave que le ocasionaron la muerte en forma instantánea consistentes... (pág.1) **Se omiten los datos de identificación.**

En el caso citado, el Fiscal de Instrucción a través de las pruebas testimoniales realizadas, inspección técnica / ocular, informes técnicos, experticias de vehículos, informes técnicos mecánicos, entre otros elementos probatorios, obtuvo suficientes elementos de convicción para determinar la responsabilidad penal del ciudadano que conducía el camión que ocasionó el siniestro, tras ejecutar una maniobra prohibida, ocasionando la muerte y lesiones de personas víctimas del siniestro. Por consiguiente, se demostró la negligencia e imprudencia del conductor que trajo como consecuencia que la conducta le sea reprochable.

Otro fallo interesante sobre el tema, vinculado a la reparación del daño en el caso de siniestros de tránsito, se puede señalar el siguiente:

Se corrió vista al Sr. Fiscal a cargo de la Fiscalía de Cámara XXXXX, quien a fs. 349/351 en tiempo y forma expresó entre otras cosas que se dan en la ocasión los requisitos objetivos para el otorgamiento de la Suspensión del Juicio a Prueba, pues se trata de un delito de acción pública; que se cuenta con la conformidad del imputado, quien se haría cargo de la reparación del daño en la medida de lo posible -más allá de que será el Juez quien decida en el caso concreto si lo ofrecido en concepto de reparación del daño es suficiente para satisfacer el presupuesto de procedencia-; que el imputado manifestó que corresponde ofrecer un resarcimiento, estimándolo en la suma de..., en concepto de reparación del daño ocasionado por el delito de Lesiones leves culposas, monto que fue aceptado por la damnificada XXXXX a fs. 347, y con respecto al delito de Homicidio Culposo Agravado la compañía aseguradora ha abonado la correspondiente indemnización (fs. 343/344)... (Resolución N° 138, Cámara Criminal, 2016, pág. 2) **Se omiten los datos de identificación.**

Con esta decisión, se acordó la reparación del daño a la víctima, teniendo en consideración las características del caso, imponiendo al imputado una serie de medidas alternativas, como, por ejemplo: fijar residencia, abstenerse de usar

estupefacientes o de abusar en el consumo de alcohol, no cometer nuevos delitos y realizar servicio comunitario; asimismo, no conducir ningún tipo de vehículos automotores, quedando inhabilitado para tal actividad.

Por último, el anterior fallo también destaca la posición sobre el tema del Tribunal Superior de Justicia de la Provincia, destacando lo siguiente:

Consolidada jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia de la Provincia -como así también de la CSJN- sostiene la aplicación de la tesis amplia, en procura de armonizar una interpretación sistemática en materia penal, por lo que en la ocasión se adecua al principio de rango constitucional de mínima suficiencia. En casos como el traído a estudio, la aplicación de la probation se asienta en la resocialización del imputado evitando la condena, en casos en que la misma traería aparejado un mayor perjuicio. Advirtiéndose que la etapa del plenario queda condicionada a la observancia de las reglas de conducta y la reparación de la víctima. Respecto a la atribución delictiva "Homicidio Culposo Agravado y Lesiones Leves Expediente Nro. 1358493 - 3 / 7 Culposas" (arts. 84 y 94 del C. Penal); conforme la ausencia de antecedentes penales computables al imputado (ver fs. 336/336 bis), se puede afirmar que en caso de condena, la misma será de cumplimiento condicional (Art. 26, en función del 76 bis, párr. 4to. C.P.). (Resolución N° 138, Camara Criminal, 2016, pág. 4).

Con este aporte jurídico, el Tribunal Superior establece los criterios de la necesidad de valoración sistemática en materia penal, ajustada al principio constitucional de mínima suficiencia; advirtiendo que la reparación del daño en este tipo de casos, más la imposición de reglas de conducta, traería mayor beneficio para la tutela judicial efectiva a la víctima y la resocialización del imputado.

Para concluir, la praxis investigativa especializada en este tipo de casos y los criterios establecidos por la jurisprudencia, pone en evidencia la problemática que aqueja a toda la comunidad de Córdoba, que ha traído consigo pérdida de vidas humanas y cuantiosos daños materiales.

### **Justificación**

A nivel mundial se ha establecido como una epidemia a los siniestros de tránsito, ya que representan la décima causa de muerte, proyectándose un

incremento significativo a través los años; ante tal circunstancia, se considera necesario el análisis de esta problemática, a los fines de diseñar e implementar las políticas públicas ineludibles, dirigidas a incrementar la seguridad vial y la disminución de los hechos fatales en esta materia.

Debido a la proliferación de siniestros viales, donde fallecen o resultan lesionados ciudadanos ubicados en la Provincia de Córdoba, específicamente en la Ruta Nacional N° 7, es importante desarrollar la presente investigación, ya que permitirá en un ámbito multidisciplinario investigar, describir, explicar y sugerir en cuanto a materia de seguridad vial, la implementación de planes públicos para la prevención de estos hechos, que tantas vidas humanas se ha cobrado y otras tantas personas con lesiones de distintas gravedades ha dejado.

Visto así, se considera de vital importancia determinar los factores que influyen en la ocurrencia de siniestros viales para conocerlos, controlarlos y prevenir o minimizar la ocurrencia de los mismos; esta investigación pretende ser un aporte para determinar los factores que causan esta problemática, por cuanto no se ha realizado otra investigación de este tipo que permita precisar su origen para concluir con las medidas necesarias a los fines de la disminución de su incidencia, las que seguramente serán de gran ayuda para quienes deben en un futuro ejercer su condición de mentores y profundizar estas cuestiones en pos de un mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Por último, es menester reafirmar que esta investigación tiene gran relevancia en el ámbito de la seguridad ciudadana, ya que involucra directamente los derechos humanos y sociales, afectando a todos los ciudadanos, manifestándose con consecuencias inmediatas de carácter vital, físico y económico; por tales motivos, es imprescindible conocer el problema, sus factores causales y contribuyentes, para que de esta forma surjan las medidas públicas necesarias para la disminución de su ocurrencia.

## **CAPÍTULO II OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **Objetivo General**

Determinar los factores causales y contribuyentes a los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, Provincia de Córdoba durante el año 2017

### **Objetivos Específicos**

Analizar los instrumentos legales vinculados a la seguridad vial a nivel de la Provincia de Córdoba y nacional.

Estudiar las políticas públicas de seguridad vial establecidas en la Provincia de Córdoba y a nivel nacional.

Identificar las causas y consecuencia respecto a la seguridad ciudadana de los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, Provincia de Córdoba.

### **CAPÍTULO III MARCO TEÓRICO**

#### **Instrumentos legales vinculados a la seguridad vial a nivel de la Provincia de Córdoba y nacional.**

Para explicar la regulación legal sobre la materia, es necesario iniciar por el texto fundamental, la Constitución de Argentina (Constitución de la Nación Argentina, 1994), promulgada en el año 1.853, con reformas parciales en diferentes fechas, estando vigente la última, dictada el 22 de agosto de 1.994, señalando en su artículo 1, que “adopta para su gobierno la forma representativa, republicana y federal”, confiriendo competencias exclusivas para el Gobierno Nacional y delegando en las Provincias la organización de sus territorios, así establece en su artículo 5, lo siguiente:

Artículo 5 - Cada provincia dictará para sí una Constitución bajo el sistema representativo republicano, de acuerdo con los principios, declaraciones y garantías de la Constitución Nacional; y que asegure su administración de justicia, su régimen municipal, y la educación primaria. Bajo de estas condiciones, el Gobierno federal, garante a cada provincia el goce y ejercicio de sus instituciones.

En ese sentido, es obligatorio para las provincias establecer su constitución, señalando su forma de organización y a su vez delegando en las municipalidades las atribuciones conferidas, para lograr el ejercicio pleno de los derechos conferidos a sus ciudadanos.

Así las cosas, continua en su articulado instaurando la forma de distribución de competencias, de elaboración de las leyes, conformación del gobierno nacional, reservándose para el Poder Nacional ciertas atribuciones, que permitan garantizar la seguridad social a todos sus habitantes.

Siendo preponderante la protección a los derechos humanos (en todas sus categorías), otorgándole rango constitucional a los pactos internacionales referentes a los derechos inherentes a todos los ciudadanos, en ese contexto, establece en su artículo 14, lo siguiente:

Artículo 14- Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de trabajar y ejercer toda industria lícita; de navegar y comerciar; de peticionar a las autoridades; de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino; de publicar sus ideas por la prensa sin censura previa; de usar y disponer de su propiedad; de asociarse con fines útiles; de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender.

Asumiendo la Nación el compromiso de desarrollar, a través de sus formas de gobierno, el correcto desenvolvimiento de los referidos derechos, por ello, en el año 1994 se gesta la creación de una normativa nacional que permita regular, priorizar y controlar en toda la nación, lo pertinente a un tema tan trascendental como lo es la Seguridad Vial.

En este orden de ideas, La ley 8560 o Ley Provincial de Tránsito No. 8560 (Ley Provincial de Tránsito, 1996), tiene como ámbito de aplicación la jurisdicción de la Provincia de Córdoba. Incluye en el mismo las vías de jurisdicción vehicular del dominio nacional que se desarrollan dentro de los límites de la Provincia de Córdoba, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 1o.

Más adelante, en el art. 6o., se crea la Comisión de Tránsito y Seguridad Vial, cuyas funciones, a tenor de lo establecido en el art. 7o., son, entre otras, las siguientes:

- a) Supervisar los controles de tránsito en las rutas y caminos de la Provincia de Córdoba, como así también el mantenimiento, refacción y señalización vial. **d)** Desarrollar campañas de educación vial, y coordinar los cursos de capacitación previstos en el Artículo 10º de la presente Ley. e) Realizar acciones y elaborar programas tendientes al mejoramiento de la circulación y el tránsito para el transporte de cargas y pasajeros.

La ley dedica la mayoría de sus disposiciones a regular aspectos vinculados al tránsito automotor, tales como: definiciones a ser aplicadas; licencias de conducir (clases, requisitos, motivos de suspensión); vías públicas: regula las estructuras viales, en relación a obras destinadas a producir efectos en la vía pública, esto es, señalización, iluminación, sistemas de comunicación; planificación urbana; condiciones mínimas de seguridad de los vehículos; reglas de circulación de vehículos, conductores, peatones; prohibiciones en la vía pública; reglas de velocidad máxima de vehículos de transporte de pasajeros, escolares, carga; definición de accidente de tránsito; investigación accidentológica; obligaciones de los involucrados; presunción de responsabilidad en accidentes (en escala administrativa), régimen de infracciones (en sede administrativa) y el régimen de sanciones: multa, suspensión de licencia, inhabilitación. Esta Ley Provincial continúa orientando las políticas de seguridad vial como se puede verificar en el Proyecto de Ley de Presupuesto General Año 2018 (Ley de Presupuesto , 2018) en la siguiente descripción:

La Dirección de Prevención de Accidentes de Tránsito tiene como objetivo el desarrollo de una política específica que construya las líneas de acción necesarias a efectos de establecer pautas de ordenamiento y seguridad, cimentadas en los pilares básicos subyacentes en la Ley 8560 Ley 9169, esto es, la seguridad vial en la educación formal y de la población en general, el debido e indelegable control por parte de la autoridad competente y el estudio sistemático de la causalidad y de los elementos constitutivos de la accidentología vial, a fin de introducir las mejoras necesarias para prevenir su ocurrencia.

El resultado final de la aplicación de esta Política debe tender a una disminución progresiva y geométrica de los accidentes en la vía pública. La convivencia pacífica en sociedad debe ser garantizada, empleando todos los recursos



disponibles. La seguridad vial es una meta a la que debemos llegar, aplicando los esfuerzos de todos en beneficio del bien ciudadano.

Corresponde definir la denominada accidentología vial. (Cubillos M. , 2.009)

El neologismo “accidentología” comprende la unión de dos vocablos: “accidente”, derivado del latín ad-cado (ad: a, al, hacia y cado: cadere, caer, caída) y logía, derivado del griego logos (discurso, estudio, tratado).

Se denomina “Accidentología vial” a la disciplina que estudia las causas y efectos de los accidentes de tránsito terrestre, realiza su investigación forense y propone las medidas adecuadas para atenuarlos.

El tema de la presente investigación se cierce alrededor de los factores que ocasionan y los que contribuyen a los siniestros de tránsito, específicamente ocurridos en el año 2017, en la ruta nacional N° 7, en la jurisdicción vehicular de la Provincia de Córdoba. En su comprensión juega un papel determinante la accidentología vial, pues esta disciplina multidisciplinaria se ocupa del estudio integral de los siniestros automotores. Existen coincidencias entre los autores al señalar que en los accidentes viales concurren con numerosas variables, los factores humano, ambiental y vehicular (Bosio, Cohen, & López, 2006).

La Ley Provincial de Tránsito coexistió con la Ley Nacional de Tránsito de Argentina, o Ley 24.449, promulgada el 06 de febrero de 1.995 (Ley Nacional de Tránsito, 1.995). De allí su semejanza con esta. La Ley 24.449 no fue implementada adecuadamente y pronto quedó solapada debido al avance tecnológico de la industria automotriz y el incremento exponencial del parque automotor. Su vigencia terminó en 2.008, con la promulgación de la Ley No. 26.363 (Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

La Ley 26.363 o Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (LNTSV en lo sucesivo), establece en el artículo 1o. la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, en lo sucesivo), cuya misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

A destacar, dentro del cúmulo de funciones de la ANSV, en lo concerniente a la seguridad vial, se encuentran las siguientes:

ARTÍCULO 4º — Serán funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;
- b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;
- n) Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;
- t) Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;
- u) Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley;
- v) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación;
- w) Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;
- x) Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;
- y) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la presente ley.

La Ley 26.363 asignó a la ANSV la responsabilidad de coordinar y hacer seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial. Así como, a través de la creación del Observatorio de Seguridad Vial, la función de investigar lo siguiente:

las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período.

En otras palabras, este nuevo organismo, de acuerdo a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, fue encargado de centralizar, coordinar, impulsar, implementar estrategias y fiscalizar todo lo que se haría, a partir de ese momento, en la Nación Argentina en beneficio del tránsito seguro; de actualizar las normas

sobre seguridad vial; adelantar la revisión técnica obligatoria del parque automotor y coordinar y supervisar el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Esta iniciativa lució, en su momento, como un paso en una nueva dirección, con aptitud e idoneidad para adecuar la actividad gubernamental nacional, provincial y local a las exigencias de la inseguridad vial, que mantenía -y mantiene- su ritmo creciente, con el terrible saldo de muertes, personas lesionadas, a veces irreversiblemente y el enorme monto de daños materiales que ha producido esa siniestralidad, incrementado estratosféricamente por el desaforado y perverso desarrollo automotor y el combustible ya no proveniente de hidrocarburos, sino del alcohol, la velocidad, la sed de aventuras, cierta cultura de la muerte y otros factores presentes en la raíz de este problema, que para muchos, más que una ineludible consecuencia del desarrollo de la especie humana, se trata de una pandemia que cosecha sus víctimas mortales entre los más jóvenes y en los países como el nuestro, hace presentir como inminente el riesgo cercano de convertirse en la primera causa de mortalidad de nuestras poblaciones.

Este cuadro general no ha dado muestras de mejorar. Antes bien, en Argentina y, específicamente, en la Provincia de Córdoba, las señales son desesperanzadoras. A pesar de que en la búsqueda de correctivos ante la avalancha de efectos negativos generados por los accidentes viales con saldo de muertos y heridos, se promulgó, la Ley No. 27347, (Ley de Delitos Viales, 2016) que modificó el código penal en sus artículos 84 y 94, al adicionar los tipos penales siguientes: homicidio culposo, lesiones culposas, acompañados de los agravantes: fuga, socorro a la víctima, estupefacientes, bebidas alcohólicas, exceso de velocidad, inhabilitación para conducir, violación de semáforo, violación de señales de tránsito, picadas ilegales, culpa temeraria y pluralidad de resultados.

**Políticas públicas de seguridad vial en la Provincia de Córdoba y a nivel nacional**

La seguridad vial, se ha convertido en un bien jurídico de necesaria protección para todo el país, siendo tratado como un problema de salud pública. Ante tales circunstancias, la Organización Mundial de la Salud, en el año 2004, (Datos para la seguridad vial en el mundo, 2017), con motivo de su aniversario, lo declaró como el “Año de la Seguridad Vial”, por considerarlo uno de los aspectos fundamentales en el ámbito de seguridad pública, ya que los siniestros de tránsito son la décima causa de muerte en todo el mundo, con miras a su expansión, estimando que para el año 2020 será la tercera causa de muerte a nivel mundial.

En este sentido, el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (Organización Mundial de la Salud, 2015), señaló lo siguiente:

Cada día alrededor de 3500 personas fallecen en las carreteras. Decenas de millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año. Los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública.

La OMS colabora con asociados - gubernamentales y no gubernamentales - en todo el mundo para prevenir los accidentes de tránsito y promover las buenas prácticas como el uso del casco o del cinturón de seguridad, no beber y conducir, y evitar los excesos de velocidad. (párr.5)

Con esta afirmación de la Organización Mundial de la Salud, se evidencia la necesidad de cooperación gubernamental sobre la materia, por lo tanto, se establecen los principios internacionales para prevenir los siniestros de tránsito y promover la buena praxis en el ejercicio de la conducción de vehículos automotores.

Ante esta preocupación mundial, se han desarrollado principios, directrices y normativas en procura de la seguridad vial, por lo que, desde este importante organismo internacional, la Organización Mundial de la Salud, se hace un llamado para la materialización de las políticas públicas dirigidas a salvaguardar el enunciado bien jurídico, señalando lo siguiente:

Exhorto a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas. Para dar un paso en esta dirección, los gobiernos deberían dar a conocer sus planes nacionales para el Decenio cuando este se ponga en marcha a nivel mundial el 11 de mayo de 2011 (Organización Mundial de la Salud, 2010, pág. 1).

Con estos informes internacionales, son muchos los aspectos que se han tratado en materia de siniestros de tránsito, a los fines de prevenirlos y de crear cultura en los conductores de vehículos automotores y peatones, para así encaminarse a la erradicación de la problemática.

Entre los avances se pueden mencionar, las medidas relativas al control de velocidad, donde la Organización Mundial de la Salud alerta sobre la potencial peligrosidad de conducir a altas velocidades (Organización Mundial de la Salud. Control de la velocidad, 2017), describiendo las recomendaciones sobre esta materia:

Todos los años mueren aproximadamente 1,25 millones de personas en las vías de tránsito del mundo como consecuencia de las colisiones en las vías de tránsito. Son la principal causa de muerte de la población joven entre los 15 y los 29 años de edad.

Durante el último decenio, y como parte de las iniciativas dirigidas a reducir las muertes y los traumatismos causados por el tránsito, el mundo viene prestando más atención al problema de la velocidad.

En el contexto de la Cuarta Semana de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, la OMS ha publicado su nuevo informe en la materia, con el que pretende alertar de los peligros del exceso de velocidad y explicar las medidas que se deben aplicar para combatir el riesgo importante de muertes y traumatismos como consecuencia de los accidentes de tránsito. (pág. 2)

Con este informe, esta instancia internacional, evidencia la problemática del exceso de velocidad, diseño de infraestructuras, instrumentos legales y la vigilancia para su correcta interpretación y cumplimiento; asimismo, explica las medidas que se deben implementar para combatir el riesgo importante de muertes y traumatismos como consecuencia de los siniestros de tránsito.

En este recorrido internacional, no se puede dejar de mencionar las medidas que se han recomendado en el marco de la prevención de violencia y traumatismos, entre ellas podemos mencionar: reducir la conducción bajo los efectos del alcohol; mejorar el uso y la calidad de los cascos de motocicletas; aumento del uso del cinturón de seguridad, y mejorar los sistemas de retención infantil.

En consecuencia, se estima que la implementación a nivel global de las

medidas de prevención y protección en materia de infraestructura vial, y la cultura de los usuarios, puede mejorar significativamente la seguridad vial.

Ahora bien, en Argentina los siniestros de tránsito, son una problemática de gran gravedad, que trae consigo muertes, lesiones y pérdidas materiales que lo catalogan como un problema de seguridad pública, considerándose una violación de derechos humanos y de salud.

Por tal razón, es menester analizar las acciones del Estado con miras a la efectiva atención de este problema, para salvaguardar el interés público nacional. Visto así, se han establecido políticas estratégicas de seguridad, a través de la Comisión Nacional de Tránsito y el Sistema Nacional de Seguridad Vial (Decreto N° 779/95. Plan Nacional de Seguridad Vial, 2006), las cuales constituyen acciones dirigidas a la disminución de siniestros de tránsito producidos a nivel nacional, con la finalidad de abordar el tema de forma coordinada, racional y sistemática para todos los sectores vinculados. Esta iniciativa se materializa a través del Plan Nacional de Seguridad Vial, cuyo nacimiento sirvió de reglamentación a la Ley Nacional de Tránsito (Ley N° 24.449, 1994).

En este orden de ideas, con miras a implementar las medidas pertinentes para contrarrestar este fenómeno, se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual trabaja conjuntamente con todas las jurisdicciones del país para disminuir la siniestralidad; esta agencia, nace como iniciativa del Poder Ejecutivo Nacional en el año 2008, como un organismo descentralizado, bajo la dirección del Ministerio de Transporte de la Nación.

El surgimiento de este ente especializado, tiene mucha trascendencia nacional, ya que se inicia la evaluación de la problemática como un aspecto de seguridad pública, y además como un pilar fundamental en materia de políticas de Estado para este ámbito; con su creación se consideró un avance significativo para combatir la siniestralidad.

Al entrar en pleno funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se concentraron los esfuerzos, con el ánimo de diseñar, implementar y verificar el

cumplimiento de las medidas a nivel nacional, evitando así la dispersión de medidas que a la larga no lograban su cometido.

Con el surgimiento de esta agencia nacional, se crea el Observatorio de Seguridad Vial, el cual es el encargado de la investigación en materia de faltas y siniestros de tránsito, con la finalidad de establecer los factores causales y contribuyentes a la eventualidad, y de esta forma señalar las políticas públicas que se deben implementar para evitar la ocurrencia de siniestros en los mismos términos.

Se considera menester mencionar, que el ente nacional de seguridad vial, establece un plan de acción anual en todo el país con la finalidad de establecer las medidas que se consideren pertinentes; sin embargo, para comprender estas medidas, es conveniente realizar la distinción entre políticas públicas, planes y programas, por lo que la doctrina ha señalado lo siguiente:

Una política pública, como se mencionó, es el accionar general del Estado, el marco en el que se envuelven todas sus acciones; un plan es una “hoja de ruta”, que, con una temática específica, propone diversos puntos de acción para realizar, a lo largo de un tiempo, que generalmente es de un año, diferentes programas tendientes a cambiar una realidad. Por último, un programa es lo más específico conforme a las tareas de un Estado, tienen un tema específico, como una orientación determinada, y junto con otros programas del mismo tema, forman parte de un plan más grande (Garay, 2017, pág. 10).

Consecuentemente, en la lucha contra la siniestralidad vial, se implementó en el año 2008, el “Plan Nacional de Seguridad Vial: Acciones Estratégicas 2008”, en este procedimiento se establecieron campañas de difusión y concientización a la ciudadanía, asimismo, control y fiscalización en materia de tránsito; analizar a través de la estadística los puntos álgidos de siniestros viales en el país, destacando sus factores causales, a los fines de emitir las recomendaciones pertinentes.

Otro aspecto importante en esta iniciativa pública, se refiere a la educación vial de las personas, capacitación de los conductores y autoridades vinculadas al ramo; así como, la fiscalización en los procesos de emisión de licencias de conducir,

inspección técnica al parque público automotor, inspección a la infraestructura vial y correcta señalización.

Realmente, este plan nacional fue considerado uno de los más amplios realizados por el Ministerio encargado (Ministerio de Interior. Informe de Gestión 2008-2011, 2012), porque no sólo tomo en consideración el sentido más estricto de los involucrados en la problemática, sino que también realizó los ajustes al procedimiento de actuación en caso de emergencia.

Asimismo, se realizaron otros programas públicos que fueron denominados “Vida o Muerte” y “Cumplir la Ley, salva vidas”, los cuales tuvieron como objetivo, realizar campañas de concientización y sensibilización social sobre la problemática, fomentando el cumplimiento de las normativas y medidas establecidas.

Fue posteriormente, a partir del año 2009, que se desarrollaron unas campañas que se denominaron “si se puede evitar, no es un accidente”, la misma incorpora el elemento de responsabilidad en la siniestralidad vial, cuando distingue entre la utilización del término “accidente” y “siniestro”, al respecto la doctrina señala lo siguiente:

Un accidente se produce por una situación inmanejable por el conductor, un hecho imprevisto que sucede repentinamente: corte de frenos, un animal que se atraviesa en la ruta, o un problema de salud del conductor. Sin embargo, el siniestro vial, hace especial referencia, a todas aquellas situaciones que involucran la responsabilidad del conductor, sus posibles distracciones, o infracciones a una norma de tránsito: exceso de velocidad, conducir alcoholizado, etc. Por lo tanto, un siniestro es evitable; un accidente no, ya que están las condiciones dadas para que se produzca (Garay, 2017, pág. 12).

Según la narración anterior, se va ampliando el análisis de la problemática, no solamente se visualiza como hechos no imputables a persona alguna, sino que puede configurarse la responsabilidad civil y penal ante tales circunstancias; por ello es que, se observa en la práctica, dentro del mismo levantamiento de un siniestro, la participación al Fiscal Penal de Instrucción competente, a los fines de que emita las diligencias necesarias y urgentes que sustentaran la investigación, para determinar



si existe la comisión de un hecho punible o no; independientemente de la responsabilidad civil inherente al caso concreto.

Luego, en el año 2011, se implementó una campaña denominada “No me mates”, esta consistió en concientizar a los conductores que utilizarían las rutas en épocas festivas; el propósito de la campaña, era un pedimento de los acompañantes del conductor en el vehículo, instando a que cumpla las normas de tránsito en el ejercicio de la actividad, emitiendo el mensaje de que la persuasión al conductor se inicia por los pasajeros.

En el año 2009, tomando en consideración la estadística y épocas del año, se implantó el “Plan Nacional de Prevención: Restricción de camiones”, estableciendo la prohibición de circulación por las rutas (debidamente especificadas) de vehículos pesados en fechas de mayor afluencia vehicular, con la finalidad de evitar colisiones o cualquier otro tipo de siniestralidad.

En el mismo año, dentro del marco del Plan Nacional de Prevención se celebraron otras campañas sobre temas específicos, entre ellos, el “Día Nacional de la Seguridad Vial”, que consistió conjuntamente con organismos internacionales, en la concientización de la población con respecto al cumplimiento de la normativa de tránsito, y la importancia que tiene prevenir la siniestralidad vial, para evitar víctimas fatales y lesionados en cualquiera de sus grados.

Por otra parte, dentro de este mismo plan, en la temporada de nieve, surge una campaña denominada “Invierno en la nieve. Año 2009”, donde se establecían las medidas a los conductores para conducir bajo estas condiciones climáticas, de igual forma, señalar recomendaciones de conducción en terrenos resbaladizos.

Similarmente en el año 2010, se estableció el plan de “Prevención de conducción con niebla”, basado en los efectos de los inconvenientes meteorológicos que posibilita la formación de bancos de niebla, neblina y humo; en este sentido, el operativo se llevó a cabo conjuntamente con la Gendarmería nacional, donde se estableció una medida de tránsito asistido con un vehículo de faros antiniebla, destacando medidas preventivas para el manejo en estas condiciones (Garay, 2017).

Seguidamente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, implementó un plan referido al uso de casco motorizado, el cual funcionó a través de campañas de prevención, mostrando los beneficios de uso durante el manejo. En el mismo año, se creó un programa denominado “conductor responsable”, donde se les reiteraba a los usuarios las normas vinculadas al tránsito de vehículos automotores, dirigido principalmente a los jóvenes conductores, que representan la mayor estadística de siniestralidad, por incorporar factores de riesgo como consumo de alcohol, exceso de velocidad y consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas.

Para el cierre del año 2010, se implementó un programa sobre fortalecimiento de la educación vial, el cual tenía como finalidad iniciar la formación sobre esta materia a edad temprana, a través de las escuelas del país, donde el personal docente manejaba el material didáctico y pedagógico a los fines de lograr la enseñanza; iniciativa que tuvo muy buena receptividad, ya que se trataba de incorporar en los estudios como una materia más, fomentando cultura sobre la circulación en las vías públicas.

Es en el año 2016, que se crea el Plan Federal de Seguridad Vial “Movilidad Segura”, planteando como objetivo la creación de un sistema informativo vial consolidado, donde se destaquen las estadísticas por colisiones, precisando los puntos de mayor incidencia, asimismo, campañas de mejoramiento de infraestructura vial para disminuir los factores de riesgo; en este plan, se establecieron operativos publicitarios para concientizar a los usuarios y a los agentes de control de la vialidad.

Ciertamente las políticas públicas diseñadas e implementadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, son de carácter nacional, no obstante, cada provincia tiene la potestad de establecer las medidas que considere necesarias con la finalidad de luchar contra la siniestralidad vial.

Se debe tener en cuenta, que muchas veces existe poca coordinación entre los diversos entes del Estado para la efectiva, eficaz y eficiente funcionamiento de los programas viales, ocasionando confusión a los usuarios y gastos innecesarios; los medios de transporte y la infraestructura vial, evoluciona a pasos agigantados,

por lo que hoy en Argentina, una persona puede atravesar tres provincias en menos de cuatro horas, específicamente Córdoba, San Luis y Mendoza, topándose con que cada una presenta una legislación diferente sobre la materia, provocando desconocimiento entre los conductores (Garay, 2017).

Como se mencionó anteriormente, las políticas públicas tienen que ver con esa articulación que realiza el Estado, tomando en consideración los compromisos internacionales asumidos sobre la seguridad vial y derechos humanos, para atacar una problemática determinada, por lo que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tiene un papel preponderante en el monitoreo y evaluación de las mismas, invitando a la participación ciudadana al ejercicio de esta labor.

Dicho lo anterior, no se puede dejar a un lado la creación del Comité Consultivo, a través de la ley (Ley N° 26.363, 2008) colaborando y asesorando en materia de seguridad vial, integrado por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad del mundo de la academia, la empresa y la ciencia (Garay, 2017).

Tal como se dijo, las provincias haciendo uso de su autonomía, pueden implementar sus propias medidas, normativas y programas sobre la materia vial, ajustándose a su necesidad social; visto así, la provincia de Córdoba, ha implementado una Ley de Tránsito (Ley N° 8560 / N° 9169, 2004), mediante la cual se regula el uso de la vía pública y las actividades vinculadas con el transporte, la estructura vial y el medio ambiente.

Al mismo tiempo, se han establecido normativas municipales (Ordenanza Municipal 9981, 1998), regulando el uso de la vía pública, en cuanto a la circulación de las personas, tránsito de vehículo automotor y ciclistas, buscando salvaguardar el bien jurídico mayor en esta materia, como lo es la seguridad.

En cumplimiento de estas normativas la provincia de Córdoba, ha presentado un observatorio en materia de seguridad vial, monitoreando la siniestralidad a los fines de determinar los factores de riesgo; además, programas integrales en materia de asistencia y emergencias de tránsito.

Para concluir, la voluntad del gobierno nacional, en consonancia con los principios internacionales, se ha mantenido encaminada en el logro de los objetivos propuestos para la seguridad vial; esta finalidad se ha visto representada recientemente con la creación del plan “movilidad segura” abordando campañas de concientización, observación, infraestructura y de educación a los usuarios; no obstante, es visible que a pesar de los esfuerzos institucionales en torno a la creación de normas sobre seguridad vial no se ha logrado reducir la siniestralidad, el quid del asunto estaría en lograr la conjunción de voluntad del Estado y recursos con la participación ciudadana, porque esta tarea es compromiso de todos.

### **Causas y consecuencias respecto a la seguridad ciudadana de los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional Nº 7, Provincia de Córdoba.**

Para el desarrollo de este aparte es necesario reiterar lo que debe entenderse por accidente, así el Diccionario Español Moderno, lo define como calidad no esencial; destacando lo que puede aparecer o desaparecer sin destrucción del sujeto. (Alonso, 1981).

De la antepuesta definición se puede derivar que un accidente, entonces, es algo que da la eventualidad, ya que esto significa que es un suceso imprevisto, y lo espontáneo, es algo aleatorio, casual y sorprendente o lo que es lo mismo, que acontece sin haber pensado en ello.

Ahora bien, en esa definición no habría responsabilidad que perseguir por cuanto el hecho no pudo ser previsible y mucho menos evitable, el tema de los accidentes de tránsito acarrea, la necesidad de esclarecer las acepciones utilizadas, por cuanto del mal uso del lenguaje, se crean confusiones y hasta se les da un carácter de imprevisibilidad, en palabras de un estudioso de la materia:

Más allá de que muchos autores usen el vocablo accidente, en su expresión gramatical y jurídica, éste no refleja exactamente lo que se quiere decir. La persistencia con que se siguen considerando accidentales los sucesos, muertes o lesiones no intencionales hace recordar la afirmación de Jeremías Bentham, quien decía que “nunca es tan difícil refutar el error como cuando tiene sus raíces en el lenguaje”, por lo cual, el uso de la terminología correcta y constante ayudará a comprender que los accidentes de tránsito son predecibles y que tal

conocimiento, unido a esfuerzos por ejecutar estrategias de prevención, contribuirá a disminuir su incidencia y severidad (Cesán, 2012, pág. 16).

En ese sentido, las normas vigentes en la materia lo denominan accidente, la misma debería dejar de implementarse, conforme a lo establecido por la Organización Mundial de la Salud– Banco mundial 2004, citado por Cesán (2012), debe usarse la expresión “accidente traumático, que no tiene connotación azarosa y permite hacer referencia a factores de riesgo identificables, los cuales incluyen interacciones entre: personas, vehículos, procesos y el medio ambiente físico y social, sin hacer referencia al aspecto intencional”.(pág.1)

De conformidad con esta definición, estaríamos en presencia de un acontecimiento que pudo haberse prevenido, de estudiar sus factores influyentes en la comisión del mismo y el riesgo de ocurrir.

Así las cosas, el Atlas de Seguridad Vial en México, citado por Cesán (2012), se define a los accidentes de tránsito como:

“accidentes estocásticos”, es decir, que tienen una “parte aleatoria (conforme se avanza se minimiza el azar) y una parte determinística (horario, sitios de mayor frecuencia, condiciones del conductor) y es sobre estos que se puede incidir para prevenir su ocurrencia” (pág. 16-17).

Conforme a esta definición, se puede evidenciar que de estudiarse a profundidad las causas que pueden generar o devenir en un acontecimiento vial, se pueden controlar los factores de la parte determinística, eso es lo que se quiere recalcar en esta investigación.

Habida cuenta de lo anterior, en referencia al accidente de tránsito, establece:

Un accidente de tránsito es un suceso (o encadenamiento de sucesos) inesperado, imprevisto, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/o daños a las cosas.

En los accidentes de tránsito, habitualmente, el suceso es la coincidencia témporo- espacial de dos objetos y/o cuerpos.

Definido de esta manera, un accidente es una situación dinámica que implica un encadenamiento de circunstancias y sucesos que culminan en él.

Este encadenamiento no significa que esté predeterminada la ocurrencia inexorable del accidente, aunque sí que la repetición idéntica de todas las

circunstancias y procesos producirá idénticos resultados. Sin embargo, la variación de alguna de las circunstancias o sucesos aludidos, en el entorno de inmediatez del accidente, lo habría modificado, e inclusive podría haberlo evitado. (Cubillos M. , 2008, pág. 34)

De las definiciones dadas anteriormente, se puede inferir que el término “accidente” es inadecuado ya que implica un azar. Pero ha sido aceptado, y el mismo incluye las causas imputables al conductor, al vehículo y a la ruta. Martínez (2002), las clasifica de la siguiente manera:

- **Causas imputables al conductor:**

*Conductor o factor humano:* la persona que dirige, guía o maneja un vehículo, con desplazamiento de este de un lugar a otro y por un determinado tiempo, su comportamiento en la operación del vehículo. Por ejemplo: consumo de alcohol, uso de drogas que alteran el nivel de atención (ya sea conductor o peatón); falta de uso del cinturón de seguridad para los conductores o pasajeros, el no uso de cascos protectores para motociclistas y ciclistas; escasa experiencia al conducir, exceso de velocidad; falta de conciencia de la existencia de otros vehículos circulantes y uso de teléfonos celulares al manejar, entre otros.

Uno de las injusticias más habituales en el conductor es la falta de preparación técnica apropiada y además en otras tantas veces, son tan inconscientes que no alcanzan a percibir el valor tanto jurídico como material y moral que es destruido cuando ocasionan un accidente; que en este caso es la pérdida de la vida de un ser humano, lesiones (que son desde leves hasta graves) y/o daños materiales

*Imprevisión:* Está vinculada a la particular atención o previsión que debe tener el conductor, es decir, si no previo aquello que debió prever.

*Visión:* Siendo la incapacidad o defecto para ver bien, lo que lleva a que el conductor no sea capaz de observar las señales en la vía o peor aún a un peatón u otro vehículo.

*Reacciones del Conductor:* Se refiere a la reacción condicionada del mismo, que puede deberse al conocimiento de la vía y a su actuar confiado por ello. También influyen dentro de esta las condiciones del chofer, como la fatiga y las emociones.

- **Otras causas:**

*El Vehículo:* Es un medio cualquiera que éste sea que nos permita trasladarnos de un lugar a otro, un móvil que nos auxilie a desplazarnos hacia los distintos puntos a los que deseamos llegar.

En este factor se debe tomar en cuenta las características particulares del mismo, la energía cinética del vehículo, cinturones de seguridad ausentes o inapropiados; exceso de pasajeros; diseño inadecuado del vehículo en cuanto a la visibilidad o la posibilidad de maniobrar, aunado a las fallas mecánicas que pueda presentar, como frenos gastados, cauchos lisos, luces dañadas, entre otros.

*Velocidad:* Se ha manifestado siempre como una respuesta al deseo del humano de comunicarse rápidamente desde el momento en que él mismo inventó los medios de transporte. En este sentido, la velocidad se ha convertido en uno de los principales indicadores utilizado para medir la calidad de la operación a través de un sistema de transporte.

*El peatón:* Se encuentra invariablemente en la vía al igual que el tránsito de vehículos, y no depende ni del tránsito mismo ni del conductor; en muchas de las ocasiones, los descuidos, el desconocimiento de las reglas básicas para "transitar" por vías públicas, y/o la imprudencia, todos estos por parte del peatón pueden ocasionar un accidente.

*Señalización:* Son todas aquellas marcas y objetos instalados en o cerca de calles o caminos y que sirven como elementos controladores del tráfico, así como también servirán estos para avisar sobre ciertas situaciones que se presentan en la vía o calzada según se trate. Estos en cierta forma servirán para que el conductor

conozca oportuna o anticipadamente sobre las condiciones del mismo y tendrá como finalidad que el flujo vehicular se efectúe más rápido y seguro.

*Condiciones de la vía:* Las determinan las características físicas del camino, y no cambiarán a menos que se lleven a cabo ciertos trabajos de construcción o reconstrucción. Sí los planos y el diseño de una carretera son defectuosos, el resultado puede ser una vía cuyas condiciones preponderantes dificulten el movimiento seguro del tránsito, aun cuando se use el camino sin exceder los límites de capacidad previstos.

*Condiciones imperantes del tránsito:* Las condiciones del tránsito dependen de los vehículos y peatones que hagan uso de la vía, mismas que pueden variar durante las distintas estaciones del año, el momento del día y también de una hora a otra. También se ven afectadas por las épocas de vacaciones, los desfiles, eventos deportivos, trabajos de reparación y demás, que producen alteraciones de tránsito. Las peores condiciones de tránsito posiblemente, son las que se producen justo antes e inmediatamente después de vacaciones generales.

*Medio ambiente:* es el espacio en el cual el agente y huésped interactúan. Por ejemplo: leyes y reglamentaciones vigentes, características de las rutas, alta velocidad y densidad de tráfico; zonas poco seguras para cruzar las calles (para los niños), cruces peatonales o paradas de autobús inadecuados, entre otros.

En este orden de ideas, es importante destacar que, según el análisis realizado a Resoluciones Judiciales y actuaciones labradas por el Fiscal de Instrucción en la ciudad de Laboulaye, los factores causales y contribuyentes de siniestros viales en la Ruta Nacional N° 7, son los siguientes:

*Tabla 1*

<b>Documento Revisado</b>	<b>Factor Causal</b>	<b>Factor Contribuyente</b>
Juz. Cotrol, Niñez, Juv. Penal Juvenil, Viol. Familiar y Faltas. Ciudad de Laboulaye. Resolución N° 55; Expediente: 2096691. Año:2014. Juez	Exceso de velocidad.	Incumplimiento de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.



de Primera Instancia: Actis, Pablo.		
CAM.CRIM.COR.CYC.FAM.TRAB- SEC. PENAL. Laboulaye. Resolución: 138, Año:2016. Expediente:1358493.  Secretario letrado de la Cámara: Luque Videla, Lucila.	Exceso de velocidad	Incumplimiento de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.
Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1358284. Año:2013	Exceso de velocidad	Incumplimiento de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía/ Consumo de Alcohol.
Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1384581. Año:2013	Exceso de velocidad	Incumplimiento de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.
Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1139896. Año:2013	Exceso de velocidad	Incumplimiento de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía /Consumo de alcohol.
Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1298692. Año:2014.	Exceso de velocidad	Pavimento mojado. Incumplimiento de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.
Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1358493. Año:2014.	Exceso de velocidad	Pavimento mojado. Incumplimiento de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.

Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 2345259. Año:2015.	Exceso de velocidad	Inobservancia de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.
Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 2392500. Año:2015.	Exceso de velocidad	Conducción imprudente de vehículo automotor. Inobservancia de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.
Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 2210769. Año:2018.	Exceso de velocidad	Inobservancia de normas de tránsito. Choque frontal /condiciones de infraestructura de la vía.

Fuente: El autor.

Según lo anterior, se logra enfatizar que el mayor factor causal en los siniestros viales en la ciudad de Laboulaye es el exceso de velocidad, siendo acompañado de factores que contribuyen a su ocurrencia, como por ejemplo el incumplimiento de las normas de tránsito, el manejo imprudente de los vehículos automotores y consumo de alcohol; asimismo, se considera importante resaltar, que por ser en su mayoría choques frontales, acompaña a estos elementos las condiciones de infraestructura de la vía.

Ahora bien, revisados a groso modo los factores más comunes que pueden influir en la comisión de un siniestro vial, es de gran interés analizar el Estudio Especial de Seguridad Vial, publicado hace cinco años, por la Auditoría General de la Nación. Ese estudio abarcó el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), el Órgano de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con el objeto detallado en el apartado 1 (Auditoría General de la Nación, 2.013).

El objetivo del Estudio fue examinar la seguridad vial, desde el punto de vista de la infraestructura vial. Así lo estableció en su capítulo 1:

Estudio especial de seguridad vial vinculado a los aspectos de la infraestructura vial.

Este estudio tiene por objetivo principal lograr una aproximación a la problemática de la seguridad vial con un enfoque restrictivo, tomando sólo aquellos aspectos vinculados a las características de nuestra infraestructura vial y a la incidencia de éstas sobre la siniestralidad.

Se tratará de identificar aquellas deficiencias más frecuentes y su compleja interacción con el conductor en la generación de accidentes de tránsito. El presente informe toma como ámbito físico la Red Vial Nacional (sistema bajo jurisdicción de la AGN y de los organismos viales involucrados como la DNV) y escenario donde se presentan los problemas de seguridad más graves dada la magnitud de los siniestros.

La Red Vial Nacional está conformada por la extensa red de carreteras rurales o interurbanas del tipo convencional (una calzada indivisa y dos carriles, uno por cada sentido de circulación), red en la que se insertan algunos corredores con categoría de autopistas y autovías (págs. 4-5).

En el estudio son definidos los accidentes de tránsito como colisión en la que participa al menos un vehículo en movimiento por un camino público y privado y que deja al menos una persona herida o muerta y los corredores, como vías de categoría superior por diseño y capacidad, pero de extensión muy inferior a la red de caminos convencionales (Auditoría General de la Nación, 2.013).

Se considera importante señalar, la base conceptual y temporal de este estudio:

Para alcanzar este objetivo se tomarán, como marco conceptual de referencia, los estudios e investigaciones desarrolladas por la ingeniería vial especializada y las acciones o programas puestos en práctica en los países líderes en la materia. Finalmente, se evaluará la gestión de los organismos viales gubernamentales con competencia en la seguridad vial. El presente estudio comprende un amplio período que va desde 1995 hasta diciembre de 2012 (Diccionario Hispanoamericano de Derecho, 2008) (Auditoría General de la Nación, 2.013, pág. 5)

El Informe describe la gravedad del problema, en el mundo y en Argentina:

La problemática de los accidentes viales, es de una gravedad tal que fue reconocida primeramente como un problema de salud pública y más tarde como una epidemia. La Organización Mundial de la Salud (OMS) nos dice que, en el

mundo, mueren por año más de 1.2 millones de personas a consecuencia de los siniestros viales. Esta organización, en 2004, al proponer el lema “la seguridad vial no es accidental”, cambió el enfoque institucional sobre esta problemática. En Argentina, no es posible aún precisar datos de accidentalidad (ver punto 4.3.e y f), pero pueden estimarse cifras aproximadas que arrojan un promedio, para las dos últimas décadas, que fluctúa entre 20 y 22 muertos por día. Además de ser un índice alto a nivel mundial, constituye la principal causa de muerte en hombres jóvenes de nuestro país: en el rango de 25 a 34 años de edad (el grupo más crítico), los muertos se han incrementado un 20.9% en sólo un año (2010 contra 2009) (Auditoría General de la Nación, 2.013, págs. 6-7)

El estudio aborda el tema del costo de los accidentes: por qué es importante el cálculo de pérdidas humanas, sociales y económicas. Sus repercusiones, específicamente, la necesidad de realizar obras de infraestructura vial, así como la composición del costo y método de cálculo. También tiene importancia, estimar el valor estadístico de una vida humana, y los costos asociados por ser equivalente al “*Valor para Evitar o Prevenir un fallecimiento*”.

En este sentido, el informe especializado destaca que, para la Organización Mundial de la Salud, esta problemática constituye un problema de salud pública que afecta a la seguridad ciudadana; estimando que, anualmente más de 1.2 millones de personas pierden la vida a consecuencia de los siniestros viales y los costos provenientes de los daños materiales comprometen el 3% aproximadamente del PBI de cada país en desarrollo.

Ahora bien, acerca de la situación en Argentina, el estudio destaca en primer lugar, la sanción de la Ley Nacional de Tránsito (Ley N° 26.363, 2008) y la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Ello, por cuanto la ley se propone reducir los índices de siniestralidad vial en el territorio nacional, ya no como resultado de medidas aisladas sino en el marco de un plan estratégico con recursos específicos y bajo la consideración de que la seguridad vial es una política de Estado.

Otro aspecto de particular importancia, se refiere a los factores causales y contribuyentes de los siniestros viales, en este orden se señala lo siguiente:

Para proponer acciones eficientes en seguridad vial, es necesario comprender primero por qué ocurren los accidentes. En el proceso de conducción intervienen

tres factores, el hombre, el vehículo y el camino. Cada uno de ellos tiene un peso relativo en la causalidad de los accidentes, tanto en forma individual como combinado con los restantes factores. De acuerdo a esto: el camino es responsable en un 2 a 3% del total de los accidentes, el 65 al 67% es atribuido al conductor y el 2% se le asigna al vehículo (Auditoría General de la Nación, 2.013, pág. 10).

Para el alcance del presente trabajo interesa especialmente la combinación de los factores conductores y camino; doble factor que representa, entre un 24% y un 27% de la totalidad de los accidentes. Al respecto, se señala:

La compleja interacción de estos dos factores, en particular de cómo puede incidir una deficiencia del camino en el conductor, provocando en éste una mala maniobra o reacción desencadenante de un accidente, constituye el principal interés del estudio en cuanto a la causalidad de los accidentes (Auditoría General de la Nación, 2.013, pág. 11).

Ahora bien, el estudio considera que el factor camino, combinado con el factor humano, esto es, los errores humanos causados o iniciados por defectos del camino, representarían en Argentina un 40% de incidencia en la ocurrencia de siniestros viales.

Asimismo, es menester resaltar la presencia de un cuarto factor causal de siniestros viales, se trata del *marco institucional, legal y de control*: el hecho de contar con un marco legal adecuado y controlar efectivamente su cumplimiento es considerado un factor determinante en la reducción de la accidentalidad.

El informe señala, que cualquier medida de mejora en la seguridad de las vías genera una respuesta del conductor. Ello permite aseverar que las mejoras en la infraestructura vial pueden reducir la siniestralidad hasta un 30%, a lo que se agrega que tal efectividad se prolonga en el tiempo. Pero hay que tomar en consideración su costo económico y la duración de su implementación.

La transformación de las vías de tránsito, juega un papel determinante en la seguridad vial. Pueden prevenir que la mala conducción del vehículo termine en un siniestro vial, y en el peor de los casos que este traiga muertes o lesiones graves.

El estudio plantea, que la mejora de las vías convencionales se refiere un nuevo concepto:

Es el concepto de *carreteras indulgentes*, o caminos que “perdonen” los errores humanos, para lo que deberán ser diseñados, construidos, mantenidos y explotados cuidando especialmente la máxima seguridad posible para todos los usuarios. Hoy se dispone de un bagaje de conocimientos y experiencias que han permitido desarrollar herramientas de ingeniería adecuadas para reducir las posibilidades de que un error humano derive en un accidente, o de producirse éste, atenuar sus consecuencias.

Las experiencias han demostrado que combinando las actuaciones antes mencionadas se puede llegar a reducir en conjunto nada menos que un 80% de la accidentalidad. Por lo que son lineamientos a tener en cuenta a la hora de modelar planes o asignar prioridades, con las debidas adecuaciones al medio nacional o local. (Auditoría General de la Nación, 2.013, pág. 15)

En Argentina, específicamente en la ciudad de Laboulaye, las medidas han enfatizado la importancia de los controles dirigidos a los conductores y usuarios de los vehículos automotores, a través de campañas de educación vial o la puesta en práctica de distintas medidas: el uso de los cinturones de seguridad, uso de luces de los vehículos, el control de la ingesta alcohólica, el respeto a los límites de velocidad. Respecto a los vehículos se han incorporado medidas para controlar la seguridad de los mismos. Sin embargo, la infraestructura vial no ha tenido el mismo interés. Se ha desestimado la importancia del factor camino en la producción de accidentes.

En definitiva, el informe señala:

Toda política o plan en seguridad vial debe accionar sobre los tres componentes: sobre el factor humano mediante campañas de educación vial a conductores y público en general; sobre los vehículos, sometiéndolos a sistemáticos controles que garanticen su correcto funcionamiento; y sobre el camino, desde su etapa de anteproyecto utilizando las modernas técnicas de diseño geométrico que contemplan los nuevos criterios en seguridad vial; hasta la revisión sistemática de los caminos puestos en servicio controlando que la gestión de mantenimiento y las características del tránsito no modifiquen los umbrales de seguridad preestablecidos. El cuarto elemento interviniente, denominado *el marco institucional, legal y de control*, involucra a los restantes factores y es de significativa importancia como articulador de los objetivos propuestos para cada uno de ellos (Auditoría General de la Nación, 2.013, pág. 16)

A partir de este aspecto, el Informe hace referencia a cuestiones como las que seguidamente se exponen en forma resumida:

En Argentina, se ha producido un enorme aumento del parque automotor. Esto ha generado mayor exposición al riesgo, especialmente en vías no diseñadas para soportar volúmenes crecientes de tránsito y cambios en su composición. El crecimiento del volumen de tránsito ha producido una caída en el nivel de servicio del camino: descenso de velocidad, de libertad de maniobra, interrupciones del tránsito, incomodidad e inseguridad.

En respuesta a lo dicho, señala el Informe, lo siguiente:

Estos problemas se resuelven, generalmente, con *obras de ampliación de capacidad*, siendo la más común en nuestra vialidad, convertir una ruta convencional en autovía, mediante la duplicación de calzada: esto es, construir una nueva calzada (con su obra básica) en forma casi paralela en la zona de camino existente y una vez habilitada la nueva calzada separar los flujos de tránsito y así conformar una *autovía* (similar a una autopista, pero sin llegar a serlo por no reunir otras condiciones inherentes a esta categoría de camino). De esta manera, al aumentar la capacidad de una ruta, además de mitigar los problemas de congestamiento, complementariamente se mejora la seguridad, ya que al duplicar y separar físicamente las calzadas (una para cada sentido de tránsito) se reducirán fuertemente los choques frontales, dependiendo esto de las características de la *mediana* (o cantero central entre calzadas). (Subrayado fuera de texto). (Auditoría General de la Nación, 2.013, pág. 19)

A este panorama se agregan diversas circunstancias que derivan de las deficiencias del sistema de revisión - de carácter obligatorio según el artículo 29º: Responsabilidad sobre su seguridad: Todo vehículo para poder ser habilitado al tránsito público en el ámbito de la Provincia de Córdoba, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo. (Ley Provincial de Tránsito, 1996)- de la circulación por las vías rápidas de vehículos pesados obsoletos, de carga y de todo tipo de maquinarias, la mayor velocidad de los vehículos modernos, los cuales para mantener la velocidad de cruceo deben realizar frecuentemente maniobras de sobrepaso, especialmente en las carreteras convencionales, de una sola calzada indivisa y un carril por sentido, constituyen agravantes que hacen que se produzcan muchos accidentes graves con saldo de muertes y lesiones.

Para concluir, del análisis de este informe se deduce que la conversión de las rutas convencionales en vías modernas y rápidas, como las autovías y autopistas resuelven en buena parte la problemática de los siniestros viales, especialmente los choques frontales, señalados estadísticamente como los que producen el mayor número de víctimas fatales y daños materiales. Existen otros factores asociados a la reinante inseguridad vial, también señalados allí, como la decadencia del sistema ferroviario visible en el desinterés por el uso de los trenes de carga, o el casi inexistente traslado de mercancía por vía fluvial, que se unen a la secular lentitud del Estado para ejecutar los planes de infraestructura vial, muchos iniciados e inconclusos. Esto hace que la sustitución de las carreteras tradicionales por vías acordes a las exigencias del tránsito automotor siga siendo una quimérica solución a largo plazo. Se ha optado por promover soluciones preventivas de menor costo como las llamadas inspecciones de seguridad vial, destinadas a identificar los puntos peligrosos para que alerten a conductores y usuarios de las vías existentes. Pero no basta con señalarlas, pues se deben corregir esos sectores riesgosos o francamente peligrosos y verificar a posteriori mediante el seguimiento, la efectividad de la medida correctora.



## **CAPÍTULO IV MARCO METODOLÓGICO**

### **Diseño, Tipo y Nivel de Investigación**

El presente trabajo es una investigación con diseño de estudio de caso el cual ha sido definido como un proceso que parte de un fenómeno cierto, analizando sus causas y consecuencias. La doctrina señala lo siguiente:

El estudio de caso es útil para asesorar y desarrollar procesos de intervención en personas, familias, organizaciones, países, etcétera, y desarrollan recomendaciones o cursos de acción a seguir. Requieren de descripciones detalladas del caso en sí mismo y su contexto (Hernández S. , 1998, pág. 332).

En este orden de ideas, para desarrollar esta investigación se realizaron las siguientes acciones:

- Selección de un caso; específicamente la siniestralidad vial en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba, determinando los factores causales y contribuyentes a su ocurrencia. Así se determinaron como fuentes de información las estadísticas emitidas por el Observatorio Vial de Argentina, así como las actuaciones labradas por los Fiscales de Instrucción Penal y fallos del órgano jurisdiccional que evidencian la existencia de la problemática. Identificación de la Fuente: la información proviene de la situación confrontada por los usuarios de la Ruta Nacional N°7, Provincia de Córdoba, en cuanto a los siniestros viales durante el año 2017.
- Análisis e Interpretación: se analizó la información obtenida con la finalidad de identificar, en primer lugar, los factores que originan y contribuyen a la siniestralidad vial; y, en segundo lugar, las consecuencias que con respecto a

la seguridad ciudadana trae consigo; precisando las políticas públicas necesarias según el caso concreto.

- Elaboración de Informes y Conclusiones: finalmente, tomando en consideración lo establecido en diferentes estudios e informes de entes del Estado vinculados con la problemática, permitió que se determinaran los factores causales y contribuyentes a los siniestros de tránsito, particularmente en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba; precisando las consecuencias que ello genera en la seguridad ciudadana, para a partir de allí ofrecer recomendaciones que permitan reducir e incluso erradicar dicho fenómeno.

Sobre este tipo de metodología Stott & Ramil (2014) indican:

Los estudios de caso son un útil modelo de investigación para recabar información en contextos de la vida real. Este tipo de investigación se puede aplicar a situaciones que hayan tenido lugar o emplearse a medida que se vayan desarrollando las mismas. Los estudios de caso, cuando han sido elaborados cuidadosamente, pueden contribuir a materializar cambios significativos en los ámbitos de la política y de la práctica (pág. 3).

En el estudio de caso, según la doctrina, se pueden obtener toda clase de datos (cuantitativos y cualitativos), se efectúa un resumen, y es necesario estar muy pendiente de síntomas (personales, familiares, organizacionales), identificar las áreas clave para el diagnóstico y evitar establecer conclusiones rápidas (Hernández S. , 1998, pág. 333).

El estudio de caso se refiere a una investigación de naturaleza empírica que se basa en datos humanistas y no en ciencias puras o aplicadas; en su característica cualitativa se sustenta en presentar posiciones teóricas, estableciendo la relación existente entre los hechos y los fenómenos evidenciados; en el presente caso, los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.

El diseño de investigación utilizado en el presente trabajo de investigación es no experimental transeccional, ya que se está realizando un estudio de los siniestros

viales en una localidad específica de la provincia de Córdoba, precisando sus factores causales y contribuyentes.

En este sentido, este diseño de investigación tendrá un enfoque mixto cualitativo y cuantitativo, pues se basa en un el análisis del caso concreto donde se realiza una interpretación particular para obtener conclusiones a nivel general, describiendo cualidades y conceptos que conlleven al entendimiento del tema lo más profundo posible. Asimismo, se ejecutó un trabajo de investigación de campo, desde el punto de vista documental, ya que se revisaron diez (10) escritos correspondientes a ocho (08) actuaciones labradas por el Fiscal de Instrucción Penal, quien recibe las notificaciones de los siniestros viales suscitados en el lugar de interés para la presente investigación; así como, la revisión de dos (02) escritos correspondientes a los fallos emitidos por los Juzgados de Instancia, donde se realiza una valoración judicial para determinar la responsabilidad penal en los siniestros viales.

La interpretación de estos escritos, fue gran importancia para la presente investigación, ya que no sólo evidenció la problemática, sino que permitió conocer desde el punto de vista práctico, los factores causales de los siniestros viales, así como sus implicaciones legales.

Del mismo modo, será un diseño de tipo colectivo, ya que a través de la investigación se construye un cuerpo teórico sumando hallazgos, elementos comunes a la problemática, y condensando la información vinculada, para lograr una descripción detallada del caso en sí mismo y su contexto, logrando los objetivos propuestos.

Así, sobre la importancia de este método de estudio, señala Martínez (2006):

No obstante, el método de estudios de caso es una herramienta valiosa de investigación, y su mayor fortaleza radica en que a través del mismo se mide y registra la conducta de las personas involucradas en el fenómeno estudiado, mientras que los métodos cuantitativos sólo se centran en información verbal obtenida a través de encuestas por cuestionarios (Yin, 1989). Además, en el método de estudios de caso los datos pueden ser obtenidos desde una variedad de fuentes, tanto cualitativas como cuantitativas; esto es, documentos, registros

de archivos, entrevistas directas, observación directa, observación de los participantes e instalaciones u objetos físicos (Chetty, 1996). (pág. 4)

Como se dijo, con la finalidad de obtener mayor información sobre los factores causales y contribuyentes a la problemática planteada, se revisaron y analizaron escritos emitidos por el Fiscal de Instrucción Penal, en los cuales se señalan los aspectos fácticos del caso concreto, así como las diligencias de investigación necesarias y urgentes que permitieron o no la imputación del hecho; de igual forma, fallos emitidos por el órgano jurisdiccional argentino, donde los juzgados plasman su valoración judicial del caso sometido a análisis. Visto así, los resultados del análisis de esta información serán plasmados en capítulo separado.

Adicionalmente, la información recopilada sobre la problemática fue analizada tomando en consideración los instrumentos legales nacionales y de la provincia de Córdoba, desde la perspectiva de la prevención, control y consecuencias jurídicas, tanto directas respecto a los siniestros de tránsito como indirectas desde la perspectiva de la seguridad ciudadana. Sobre estos aspectos expresa Martínez (2006):

Con relación a la aportación teórica pretendida, tal como se mencionó anteriormente, cabe distinguir entre investigaciones cuyo objeto es generar teorías y las que se llevan a cabo para contrastar una teoría existente. El estudio de casos –inapropiado para el contraste de hipótesis– ofrece sus mejores resultados en la generación de teorías, mientras que los estudios cuantitativos se consideran aptos para la contrastación de teorías (pág. 5).

Sin duda, el nivel de investigación que aborda el presente trabajo inicialmente se advierte que es analítico, pues a partir de la información recopilada se realizó un estudio del fenómeno constitutivo del caso, precisando sus factores causales y contribuyentes, precisando las consecuencias para la seguridad ciudadana, y se realizaron a partir de allí recomendaciones que contribuyan a prevenir, controlar y erradicar la alta siniestralidad vial en la Ruta Nacional N° 7 como factor precipitante de consecuencias jurídicas desfavorables para la sociedad.

Al mismo tiempo, el presente trabajo es una investigación con diseño bibliográfico de tipo documental en la cual se realizó una revisión de distintas fuentes bibliográficas, estadísticas, electrónicas y referenciales de las cuales se obtuvo la información concerniente al fenómeno de la alta incidencia de siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba; en este sentido, el análisis de dichos contenidos permitió fijar conocimientos a objeto de establecer una postura crítica en relación a los efectos negativos que genera esta problemática, con la finalidad de establecer las políticas públicas necesarias para prevenir y erradicar la situación.

En aras de cumplir con el tipo de investigación establecida, se realizará un análisis documental, el cual se puede definir de la siguiente manera:

Una variante de la investigación científica, cuyo objetivo fundamental es el análisis de diferentes fenómenos (de orden histórico, psicológico, etc.) de la realidad a través de la indagación exhaustiva, sistemática y rigurosa utilizando técnicas muy precisas de la documentación existente, que directa o indirectamente aporte la información atinente al fenómeno que estudiamos (Rámirez, Bravo, & Méndez, 1987, pág. 21).

En cuanto a las características generales de la investigación documental, la doctrina destaca:

La investigación documental permite “contextualizar” el fenómeno a estudiar, estableciendo relaciones diacrónicas y sincrónicas entre acontecimientos actuales y pasados; lo cual posibilita hacer un “pronóstico” comprensivo e interpretativo de un suceso determinado. La investigación documental posibilita una mirada retrospectiva (hacia atrás), una mirada actual, y otra prospectiva (hacia adelante) de la realidad que es objeto de indagación (Yuni & Urbano, 2014, pág. 100).

Por lo tanto, según la problemática planteada se realizó un estudio de la regulación legal argentina vinculada a la seguridad vial, así como de la diversidad de interpretaciones doctrinarias y jurisprudenciales, alrededor del tema, determinando

los factores casuales y contribuyentes a los siniestros de tránsito, en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.

## **CAPÍTULO V ANÁLISIS DE RESULTADOS**

### **Análisis de Resultados**

Con la finalidad de obtener más información sobre los factores causales y contribuyentes al problema planteado en la presente investigación, específicamente, sobre los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba, se revisó y analizó el contenido de los informes elaborados por los Fiscales de Instrucción Penal respecto a siniestros viales acaecidos en esta arteria vial (sólo se revisaron 08 escritos, correspondientes a 08 casos); asimismo, se efectuó un estudio de los fallos emitidos por los juzgados de instancia encargados de decidir sobre la responsabilidad penal en estos casos (sólo se revisaron 02 escritos, correspondientes a 02 casos).

Esta labor es importante para indagar sobre la atribución de responsabilidad penal, tipo de delitos y otras apreciaciones sobre las características que acompañan a estos sucesos; pues permiten deducir los efectos inmediatos para la sociedad en el marco de la seguridad ciudadana.

De la interpretación de los documentos judiciales señalados se obtuvo una serie de resultados que amplían la información establecida en este trabajo de investigación, sobre todo desde el punto de vista práctico.

Los resultados se enfocan respondiendo de manera gráfica las siguientes interrogantes: en primer lugar, lo atinente a cuáles son las principales diligencias de investigación necesarias y urgentes, ejecutadas por el Fiscal de Instrucción Penal ante el conocimiento de este tipo de casos; en segundo lugar, según las consideraciones fácticas de los casos revisados, en qué momento del día ocurre con mayor incidencia los siniestros de tránsito; y por último, según lo explicado por el Fiscal de Instrucción una vez obtenidas las resultados de investigación, cuáles fueron las causas que originaron el siniestro vial.

Por otra parte, con respecto a los resultados de la interpretación de los fallos emitidos por los Juzgados de Instancia durante el año 2017, se responderá de manera gráfica en lo sucesivo las siguientes interrogantes: en primer lugar, cuáles son los principales delitos que se atribuyen a los imputados en este tipo de casos; y, por último, cuáles son las medidas cautelares sustitutivas a la pena privativa de libertad impuestas a los imputados por siniestros viales.

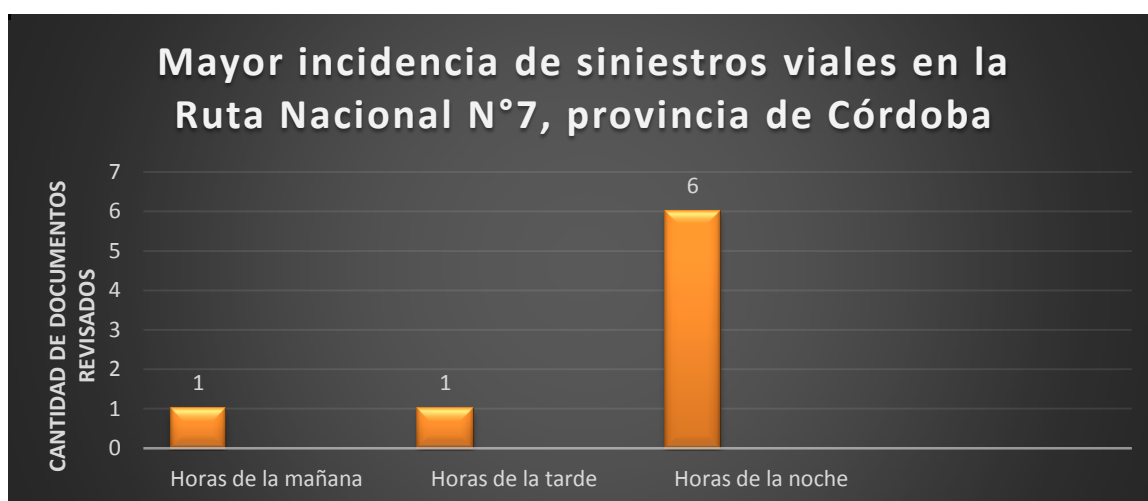
Ahora bien, con respecto a las conclusiones obtenidas de la documentación revisada sobre actuaciones labradas por el Fiscal de Instrucción Penal en materia de siniestros viales (sólo se efectuó una revisión de 08 escritos, correspondientes a 08 casos), se logró precisar lo siguiente:

*Ilustración 1. Diligencias de investigación en materia de siniestros viales*



**Fuente:** Revisión de 08 escritos –equivalente a 08 casos- correspondientes a las actuaciones labradas por el Fiscal de Instrucción Penal con ocasión a la notificación de siniestros viales suscitados en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.

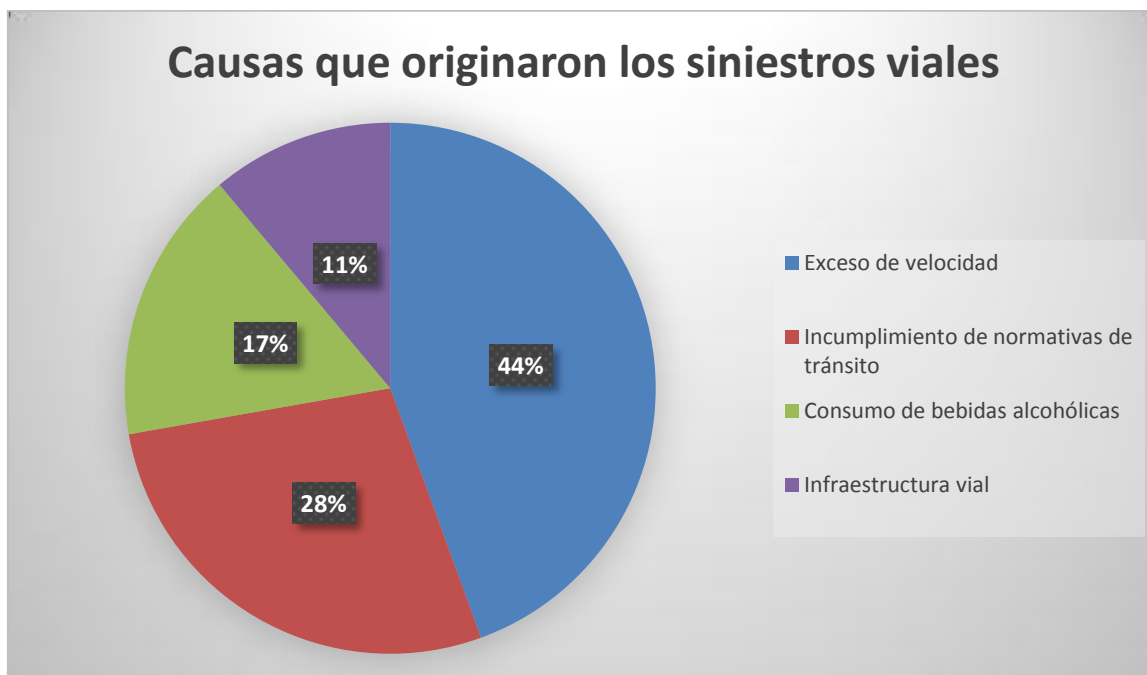
*Ilustración 2. Mayor incidencia de siniestros viales en la Ruta Nacional N° 7, provincial de Córdoba*



**Fuente:** Revisión de 08 escritos –equivalente a 08 casos- correspondientes a las actuaciones labradas por el Fiscal de Instrucción Penal con ocasión a la notificación de siniestros viales suscitados en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.

*Ilustración 3. Causas que originaron los siniestros viales en la Ruta Nacional N° 7, provincial de Córdoba*





**Fuente:** Revisión de 08 escritos –equivalente a 08 casos- correspondientes a las actuaciones labradas por el Fiscal de Instrucción Penal con ocasión a la notificación de siniestros viales suscitados en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.

De lo indicado se extrae, que la mayor incidencia de siniestros viales en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba ocurre en horas de la noche, aproximadamente entre las 8:00 pm y las 2:00am; asimismo, se logra evidenciar de las actas que conforman el caso, que las causas que se consideraron contribuyentes a los siniestros viales fueron: incumplimiento de normativas de tránsito, consumo de bebidas alcohólicas, exceso de velocidad y problemas en la infraestructura vial.

En este orden de ideas, de la revisión de los fallos emitidos por los Juzgados de Instancia, provincia de Córdoba, que recibieron las actuaciones vinculadas a los siniestros de tránsito ocurridos en la Ruta Nacional N° 7, se llegó a la siguiente conclusión:



**Fuente:** Revisión de 02 escritos –equivalente a 02 casos- correspondientes a los fallos emitidos por los Juzgados de Instancia, donde se fundamenta la responsabilidad penal en los siniestros viales suscitados en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.

De lo antes graficado, se logra concluir que los delitos imputados por siniestros de tránsito son mayormente homicidio culposo y lesiones culposas; de igual forma, del análisis realizado, se logra inferir que mayormente estos casos se encuentran acompañados de circunstancias agravantes, como lo son: consumo de bebidas alcohólicas, fugas, exceso de velocidad, omisión de socorro a la víctima, pluralidad de víctimas y el incumplimiento de normas de tránsito.

En cuanto a las medidas cautelares impuestas a los imputados, se precisaron las siguientes: reparación del daño, inhabilitación para conducir y la imposición de reglas de conducta.

## **CAPÍTULO VI CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **Conclusiones**

Finalizada la investigación y de acuerdo al primer objetivo planteado, el cual se refiere a los instrumentos legales vinculados a la seguridad vial a nivel de la Provincia de Córdoba y nacional, se arribó a las siguientes conclusiones:

- Conforme a la obligatoriedad que tiene la Nación Argentina de garantizar la seguridad pública de sus habitantes, a través de la creación y distribución de atribuciones a las provincias y municipalidades, o a las

instituciones u organismos creados para tal fin, ha adoptado la necesidad de dictar normas acordes a la prevención, educación, regulación y sanción en materia de seguridad vial.

- La Nación Argentina, fiel garante de sus obligaciones para con sus ciudadanos y en aras de contribuir a resolver esta problemática, ha desarrollado una amplia gama de normas que cubren los aspectos relevantes, sin embargo, se requiere la implementación de medidas particulares para la Ruta Nacional N° 7, para que se logre de manera efectiva, eficaz y eficiente la disminución de los siniestros de tránsito.
- La Ley de Tránsito 24.449 al entrar en vigencia, se consideró una innovación dentro de la Nación al regular para todo el país (siempre que las Provincias se adhieran) todo lo pertinente a la seguridad vial, distribuido su articulado en nueve títulos, que abarcan desde los principios básicos hasta el régimen de sanciones.
- La Ley de Tránsito 26.363, publicada en el Boletín Oficial en fecha 29 de abril de 2008, dividida en dos capítulos, el primero referente a la creación de la Autoridad Nacional de Tránsito y de la Seguridad Vial, señalando sus competencias y el segundo estableciendo las modificaciones de la Ley N° 24.449. Esta Ley nace a los fines de ampliar el campo de medidas para fomentar la seguridad vial. Se observa un avance positivo en la lucha contra el aumento de los hechos de tránsito, la creación de un ente solo con la finalidad de disminuir los mismos, señalando sus múltiples competencias en esta materia y su fiscalización de todo el ámbito nacional de que se apliquen y cumplan las normas vigentes en materia de seguridad vial.
- En los años 1998 y 2004, la municipalidad de la Ciudad de Córdoba, aprobó la Ordenanza N° 9981 contentiva del Código de Tránsito y de la Ley Provincial de Tránsito N° 8560, respectivamente, aplicables en principio solo a la referida urbe, donde en sus articulados desarrollan todo lo conducente al uso de la vía pública, las normas aplicables en ese territorio en materia de vialidad, definiendo el accidente vial y las

sanciones administrativas aplicables, por último solicitando al resto de las municipalidades que conforman la Provincia de Córdoba que se adhieran y notifiquen al Gobierno Provincial de las normativas. Sin embargo, en fecha 05 de enero de 2011, a través de la Legislación Provincial, el Gobierno de la Provincia de Córdoba publica la Ley 9878, donde decreta su adhesión a las Leyes Nacionales 24.449 y 26.363, en lo que sean aplicables y no se opongan a la Ley Provincial N° 8560, y ordena su compatibilización con la referida norma, para la correcta implementación en la localidad.

Es preciso señalar que dichas conclusiones evidencian la preocupación de la Nación Argentina y de la Provincia de Córdoba en regular los elementos que puedan influir como causa basal en un siniestro de tránsito, existiendo normas a los tres niveles de gobierno (nacional, provincial y municipal), para tratar de inculcar en sus ciudadanos un nivel de corresponsabilidad en cuanto a educación vial y garantizar el goce del derecho a la seguridad al momento de deslazarse por cualquier área. No obstante, se requiere la implementación de políticas públicas, para que efectivamente se puedan lograr los objetivos de disminución y erradicación de la siniestralidad vial en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.

En cuanto al segundo objetivo planteado, referido a las políticas públicas de seguridad vial establecidas en la Provincia de Córdoba y a nivel nacional, se logró concluir lo siguiente:

- La seguridad vial, se ha convertido en un bien jurídico de necesaria protección para todo el país, siendo tratado como un problema de salud pública.
- En Argentina los siniestros de tránsito, son una problemática de gran gravedad, que trae consigo muertes, lesiones y pérdidas materiales que lo

catalogan como un problema de seguridad pública, considerándose una violación de derechos humanos y de salud.

- Con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual trabaja conjuntamente con todas las jurisdicciones del país, tiene como objetivo disminuir la siniestralidad.
- Con el surgimiento de esta agencia nacional, se crea el Observatorio de Seguridad Vial, el cual es el encargado de la investigación en materia de faltas y siniestros de tránsito, con la finalidad de establecer los factores causales y contribuyentes a la eventualidad, y de esta forma señalar las políticas públicas que se deben implementar para evitar la ocurrencia de siniestros en los mismos términos.
- La voluntad del gobierno nacional, a través de la creación de planes y campañas a nivel nacional, como por ejemplo “movilidad segura” abordando campañas de concientización, observación, infraestructura y de educación a los usuarios; sin embargo, es visible que a pesar de los esfuerzos institucionales en torno a la creación de normas sobre seguridad vial no se ha logrado reducir la siniestralidad, el quid del asunto estaría en lograr la conjunción de voluntad del Estado y recursos con la participación ciudadana, porque esta tarea es compromiso de todos.

En cuanto al tercer objetivo planteado, las causas y consecuencia respecto a la seguridad ciudadana de los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, Provincia de Córdoba, se logra concluir lo siguiente:

- No se debe emplear el término accidente de tránsito, ya que quita importancia a una realidad: los siniestros viales no ocurren por obra del azar; ellos se producen por la combinación de tres factores fundamentales conductor, vehículo y camino. Tal como lo demuestra los aportes provenientes de la accidentología vial, que se ocupa del estudio integral de los siniestros viales.
- Los factores relativos al conductor y al vehículo han sido tratados desde el punto de vista legal e institucional. A través de leyes nacionales y

provinciales, de políticas nacionales, regionales y locales, se han promovido regulaciones de carácter obligatorio para los conductores, para los vehículos, inclusive para los peatones y demás usuarios de las vías de tránsito.

- Sin embargo, lo relativo a la necesaria revisión y transformación de las vías de comunicación nacionales y provinciales no ha tenido la misma preocupación. Pero conviene destacar que en la nación Argentina se han realizado estudios serios de carácter profesional, que alertan sobre la inminente necesidad de abordar programas de envergadura y recursos suficientes para transformar la infraestructura vial del país dado que su estado actual es responsable hasta de un 30% de la siniestralidad, y la superación de ese estado puede contribuir a una sustancial reducción del número de muertos, lesionados y la cuantía cada vez mayor de esos lamentables hechos.

## **Recomendaciones**

De acuerdo a las conclusiones obtenidas de este estudio se presentan las siguientes recomendaciones:

- Someter a consideración de los organismos competentes la conveniencia de convertir la Ruta Nacional N° 7 en una Autopista, con el fin de disminuir al mínimo posible la incidencia negativa de su actual diseño en la producción de siniestros viales con saldo de víctimas fatales, lesionados y daños materiales.
- Generar mecanismos de control y supervisión de las políticas públicas dirigidas a prevenir los siniestros de tránsito en la Ruta Nacional N° 7, provincia de Córdoba.
- Se destaca la necesidad de elaborar normas que además de establecer sanciones, tomen en consideración los factores causales y contribuyentes a la problemática.
- Incentivar el desarrollo de campañas educativas sobre seguridad vial.
- Establecer programas de formación que incluyan la práctica regular y obligatoria de que la inseguridad vial es un problema que necesita participación ciudadana, hasta lograr el enlace Estado-comunidad.

- Considerándose un problema de salud pública es necesaria la participación de todos los sectores, de manera que se sugiere establecer programas donde desde los hogares, escuela, universidades, y hasta los sitios de reuniones sociales se genere información sobre los factores causales y las consecuencias a corto, mediano y largo plazo.

### Referencias Bibliográficas

ACT 36/13. Exp. 1298692. (s.f.). *Actuaciones labradas con motivo de accidente de tránsito*. Laboulaye, Argentina.

Alonso, M. (1981). *Diccionario Español Moderno*. México: Editorial Aguilar.

Auditoría General de la Nación. (2.013). *Estudio Especial de Seguridad Vial*.

Bosio, L., Cohen, R., & López, N. (2006). Accidentología Vial: elementos de estudio forense. *Cuadernos de Medicina Forense*, 55-76.



- (2004-2016). *Centro de Experimentación de Investigación y Análisis de Seguridad Vial y Automotriz*. Buenos Aires.
- Cesán, V. (2012). *Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de LA Pampa 20000-2004*. Universidad Nacional de Lanús.
- Constitución de la Nación Argentina. (1994). Argentina.
- Cubillos, M. (2009). Valoración judicial de la pericia accidentalológica. En G. A. (Comp.), *Accidentología Vial* (pág. 200). Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba.
- Cubillos, M. (2008). *Valoración judicial de la pericia accidentalológica*. Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales.
- (2017). *Datos para la seguridad vial en el mundo*. Organización Mundial de la Salud. Recuperado el 27 de 10 de 2018
- (2010). *Decenio de acción para la seguridad vial*. Organización Mundial de la Salud.
- Decreto N° 779/95. Plan Nacional de Seguridad Vial. (2006). *Reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449*. Argentina: Ministerio de Planificación.
- Diccionario Hispanoamericano de Derecho*. (2008). Bogotá: Grupo Latino Editores.
- Estudio especial de Seguridad Vial. (2013). *Departamento de control del Sector de Infraestructura*. Argentina.
- Garay, M. (2017). *Políticas Públicas y Seguridad Vial en Argentina*. Seminario Políticas Públicas UNRC.
- Garmendia, I. (2015). *Seguridad Vial y Movilidad*. Dirección de Tráfico Gobierno Vasco.
- González, J. (2011). *Principio de ética, bioética y conocimiento del hombre*. México: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.
- González, R. (1988). *La justicia y la seguridad pública*. México.
- Hernández, M. (2012). *Metodología de Investigación. Informe de Investigación*. Maracaibo: Venezuela.
- Hernández, S. (1998). *Metodología de la Investigación*. Biblioteca Universitaria.
- Informe Percepción de Siniestralidad en Córdoba 2018. (2018). Córdoba, Argentina: Defensoría del Pueblo de la Provincia de Córdoba.

- (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Organización Mundial de la Salud.
- Ley de Delitos Viales. (2016). Argentina.
- Ley de Presupuesto . (2018). Córdoba, Argentina: Gobierno de Argentina.
- Ley N° 24.449. (1994). *Ley Nacional de Tránsito*.
- Ley N° 26.363. (2008). *Ley de Tránsito Nacional* . Argentina.
- Ley N° 8560 / N° 9169. (2004). *Ley Provincial de Tránsito*. Provincia de Córdoba, Argentina.
- Ley Provincial de Tránsito. (1996). Córdoba, Argentina: Gobierno Argentino.
- Madera Payeta, A., Monasterio, I., Jaraiz, A., & Cantador, R. (2017). *“Estudio de Casos”*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.
- Martínez. (2002). *Investigación criminológica de los delitos provocados por los accidentes de tránsito*. México.
- Martínez, M. (2006). *La Investigación Cualitativa (Síntesis Conceptual)*. *Rev. Invest. en Psicol.* Lima, Perú: UNMSM.
- (2012). *Ministerio de Interior. Informe de Gestión 2008-2011*. Buenos Aires.
- (2017). *Observatorio Vial Argentino. Estadísticas viales* .
- Ordenanza Municipal 9981. (1998). Provincia de Córdoba, Argentina.
- (2017). *Organización Mundial de la Salud. Control de la velocidad*.
- Ponce, B. (2008). *Estándares de Seguridad y Tráfico Vial*. Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales.
- Rámirez, T., Bravo, L., & Méndez, P. (1987). *La investigación documental y bibliográfica. Recomendaciones para la práctica estudiantil*. . Caracas: Panapo.
- Resolución 55. Expediente 2096691. (2014). *Juzgado de Control*. Provincia de Santa Fe, Argentina.
- Resolución 64/255. (2010). *Acción para la Seguridad Vial*. Naciones Unidas.
- Resolución N° 138, Cámara Criminal. (2016). Argentina.
- Seguridad Vial. (2008). *Aspecto general del tránsito y la seguridad vial*. . Argentina.

Stott, L., & Ramil, X. (2014). *Metodología para el desarrollo de estudios de caso*.  
LCentro de Innovación y Tecnología para el Desarrollo Humano.

[www.lavoz.com.ar](http://www.lavoz.com.ar). (30 de julio de 2018).

Yuni, J., & Urbano, C. (2014). *Técnicas para Investigar 2. Recursos metodológicos para la preparación de proyectos de investigación*. Córdoba: Brujas.

## **Anexo**

### **Datos de los Documentos judiciales revisados**

- ✓ Juz. Cotrol, Niñez, Juv. Penal Juvenil, Viol. Familiar y Faltas. Ciudad de Laboulaye. Resolución N° 55; Expediente: 2096691. Año:2014. Juez de Primera Instancia: Actis, Pablo.
- ✓ CAM.CRIM.COR.CYC.FAM.TRAB-SEC. PENAL. Laboulaye. Resolución: 138, Año:2016. Expediente:1358493. Secretario letrado de la Cámara: Luque Videla, Lucila.
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1358284. Año:2013
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1384581. Año:2013
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1139896. Año:2013
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1298692. Año:2014.
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 1358493. Año:2014.
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 2345259. Año:2015.
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 2392500. Año:2015.
- ✓ Actuaciones Labradas por el Fiscal de Instrucción Berger, Enrique. Fiscal Octavo de la Circunscripción Judicial con asiento en la ciudad de Laboulaye. Expediente: 2210769. Año:2018.