



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y
HUMANÍSTICAS**

CARRERA DE DERECHO SUM “LAJAS”

Disertación Teórica:

Tema: Valoración jurídica de los delitos contra la seguridad del tránsito en Cuba.

Título: Delitos contra la seguridad del tránsito en el municipio de Lajas, Año 2007-2008. Un estudio comparativo.

Autor (a): Emerida Teresa Román Gil

Tutor: Loandys Medina López.

Curso 2008-2009

“Año del 50 Aniversario del Triunfo de la Revolución “

DEDICATORIA

A la Revolución, al Comandante Fidel Castro Ruz, principal motor impulsor de la extensión universitaria en nuestro país, facilitándome a mi, mujer, madre y trabajadora poder formarme como jurista.

A mi papá, que ostenta orgulloso y para orgullo mío también, la honrosa medalla de la lucha contra bandidos.

A mi mamá que colaboró con el cuidado de mis hijos para poder asistir a las aulas , a mi hermana , a mi sobrino y de una forma muy especial a mis dos pequeños a quienes les dejo como reto desde ya el resultado de estos años de estudios.

A mis compañeros y profesores, a todos los que de una forma u otra me han ayudado:

Gracias.

AGRADECIMIENTO

Al Lic. Elieder Núñez García, al Téc. Raúl Martínez Lorenzo, al Lic. Loandys Medina López, al la 1er Of. Martha Sonia Durán Crespo la Unidad de Tránsito Provincial, a la Oficial de Dirección de la Unidad de Tránsito Provincial Ana Delia Martínez Ayala , al My. José Santana García, al My. Francisco López Chávez jefe de la Unidad de Tránsito Provincial , a l Oficial de Tránsito Provincial Bárbaro Veloz Pérez , al Lic. Osmel Pórtela Padrón del Dpto de Tránsito Municipio Santa Isabel de las Lajas ,a la Ing. Iliana Silvia Valdés Méndez.

A los conductores y agentes que colaboraron conmigo para la realización de este trabajo.

A todos gracias.

ÍNDICE

Página

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I. Delitos contra la seguridad vial en Cuba	6
1.1- Antecedentes.	
1.2- La ingeniería del tránsito. El conductor y el peatón.	
1.3- La regulación de la conducción de vehículo bajo la ingestión de bebidas Alcohólicas por las legislaciones que han existido.	
CAPITULO II. Situación de la accidentalidad en el Municipio de Lajas 2007- 2008	19
2.1- Contexto de la investigación.	
2.2- Diagnóstico de la accidentalidad en el Municipio de Lajas.	
2.3- Propuesta de acciones para la prevención de los accidentes del tránsito.	
CONCLUSIONES	23
BIBLIOGRAFÍA	24

RESUMEN

A partir de la problemática de las causas y condiciones de la accidentalidad en el Municipio de Santa Isabel de las Lajas se tiene como meta la realización de una propuesta encaminada a aminorar los accidentes y con ello la pérdida de vidas humana, de medio y materiales costosos.

Para ello se realizaron investigaciones con la Unidad Provincial de Tránsito, así como las oficinas de tránsito del territorio de Lajas y para lograr el objetivo trazado se utilizaron los métodos de la entrevista, la observación, el experimento, así como el análisis estadístico para poder evaluar los factores de la seguridad de la vía y los accidentes del tránsito ocurridos en el Municipio de Lajas en el período que se analiza del año 2007 al 2008 obteniéndose los resultados siguientes:

Que el lugar de mayor incidencia, fue la Autopista Nacional y que las causas que más influyeron para que ocurriese los hechos fue la presencia de animales en la vía, seguido de la falta de atención debida al vehículo y también por desperfectos técnicos en los neumáticos y las llantas.

De ahí proponemos que se cumplan las siguientes medidas:

- 1) Que los agentes verifiquen la tenencia y el no vencimiento de las inspecciones de FICAV.
- 2) Que los organismos involucrados como CENCOP, MININT, MINAGRI aperciban a los propietarios tanto estatales como particulares de animales para que estos se encuentren cercados y alejados de las vías.
- 3) Establecer las coordinaciones necesarias entre la PNR municipal y los diferentes centros escolares para impartir conferencias, crear círculos de interés u otra modalidad para contribuir a la educación vial de niños y jóvenes.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se propone hacer un diagnóstico sobre las causas y condiciones que originan los accidentes del tránsito y a partir de ahí hacer una propuesta de acciones para la prevención del tránsito en el municipio de Lajas.

El Municipio de “Santa Isabel de las Lajas”, se encuentra ubicado en la región noreste de la provincia de Cienfuegos, limita al oeste con el municipio de cruces, al este con el municipio de Rodas, al Norte con Villa Clara y al Sur con el municipio de Palmira, posee una extensión territorial de 431.5 Km², donde reside una población de 22355 habitantes, en zona urbana es de un 67.6% , y en la zona rural el 32.4% del total del territorio. El 57,4% de la población se encuentra en edad laboral y el 57.5% esta económicamente activa. La densidad poblacional es de 52,2 Km² por habitantes, posee 1.62 de área por habitantes uno de los más bajos de la provincia, tiene 7 Consejos Populares y 58 circunscripciones, 23 asentamientos de ellos 5 son urbanos y la esperanza de vida es superior a los 75 años. ¹

Los accidentes del tránsito constituyen un fenómeno social que requiere cada vez más de la atención de los Organismos del Gobierno y del Estado, entidades Sociales y de las Organizaciones Políticas y de Masa de nuestra sociedad, esta problemática no sólo en Cuba, sino en el mundo, ha ido marcando pérdidas de vidas humanas y económicas significativas y ha alcanzado en las estadísticas de salud de nuestro país la cuarta causa de muerte, después del cáncer y las enfermedades cardiovasculares, y la primera causa de muerte violenta. Los análisis estadísticos realizados han demostrado que entre el 80 y el 95% de los accidentes dependen de fallos en el factor humano y entre el 5 y el 20% corresponden al vehículo y a la vía². En el decursar de los años en

¹ Estos datos fueron obtenidos de la Oficina Municipal de Estadísticas de Santa Isabel de las Lajas.

² Departamento Nacional de Tránsito, 2001. Ponencia. Valoración del comportamiento de los accidentes del tránsito y sus consecuencias en Cuba de 1995 al 2000.

nuestro país los accidentes del tránsito han sido una tragedia, así lo demuestran los resultados estadísticos. El municipio de Santa Isabel de las Lajas no está exenta de esta situación, pues muestra resultados similares a los obtenidos provincialmente, ya que en el año 2007 se originaron 11 accidentes, dejando una secuela de 1 fallecido y 4 lesionados con 2000 pesos de daños materiales en el 2008 ocurrieron 15 accidentes con cero muertos y 21 lesionados y una cantidad de 33 500 pesos de daños materiales, observándose una tendencia al incremento en cuanto a los accidentes, los lesionados y a la pérdida de daños materiales, por lo que es necesario realizar la presente investigación, debido a la importancia que reviste lograr la prevención y disminución de estos lamentables sucesos, resultando además novedosa al realizar un aporte en el orden teórico a la ingeniería de tránsito. al identificar las infracciones cometidas por los conductores y peatones en sus accionar en la vía pública así como un aporte a la seguridad vial en el territorio y en el orden práctico se establece una propuesta de acciones a ejecutar por la Policía en cuanto a su preparación integral, incorporando a sus conocimientos nuevos aspectos de la Ingeniería del Tránsito, del Registro de Vehículo, la Divulgación, Licencia de Conducción y Regulación Operativa, logrando una cohesión entre estos factores, los que se han distanciado a partir de la nueva estructura, contribuyendo de esta forma a la prevención de los accidentes y diagnosticar de una forma más integradora las causas y condiciones que los originan.

Lo que permitió identificar el siguiente **problema científico**: ¿Cuáles son los factores que inciden en la ocurrencia de los Accidentes del Tránsito en el municipio de Lajas?

OBJETIVOS:

Realizar un diagnóstico sobre las causas y condiciones que originan los accidentes de tránsito.

Elaborar una propuesta de acciones para prevenir los accidentes del tránsito y sus consecuencias en el municipio de Lajas.

HIPOTESIS: Si se aplican las acciones propuestas para la prevención de los accidentes del tránsito, y se accionara sobre las causas y condiciones, entonces se lograría una reducción de los mismos en el municipio de Lajas.

VARIABLES:

Variable independiente: Elaboración de acciones para la prevención de accidentes.

Variable dependiente: Reducción de los accidentes del tránsito.

MÉTODOS Y TÉCNICAS

1. La entrevista: cara a cara.
2. La observación.
3. El experimento natural: ex post facto (después del hecho) de efecto a causa.
4. Análisis estadístico de accidentes y otros resultados.

En estos análisis se relacionarán los cálculos de las tendencias.

Evaluación además de los factores de seguridad de la vía y los accidentes del tránsito a partir de los registros de archivos.

POBLACIÓN Y MUESTRA

Se utilizan las siguientes muestras (estratificadas) y de tipo intencional.

Análisis de los accidentes del período 2007-2008

Los accidentes ocurridos en la, autopista nacional , Consejo Popular La Piragua

10 chóferes para la aplicación de las entrevistas.

Un punto negro de concentración de accidentes.

02 agentes del tránsito

NECESIDAD:

Esta investigación es necesaria ya que el municipio de Lajas, está afectado por 26 accidentes ocurridos en el período que se analiza observándose una tendencia al incremento de estos sustancialmente.

IMPORTANCIA.

Es importante la presente investigación para lograr la prevención y disminución de los accidentes del tránsito, ya que constituyen la cuarta causa de muerte en nuestro país y la primera de muertes violentas.

APORTES DEL TRABAJO:

Se realiza una recopilación bibliográfica sobre el tema en el ámbito provincial y municipal.

El trabajo ofrecerá un diagnóstico de la accidentalidad en el municipio que ayudará a determinar un conjunto de causas y condiciones sobre las cuales se trabajará para prevenir los accidentes del tránsito en el municipio.

Se elabora una propuesta de acciones para la prevención de los accidentes del tránsito.

NOVEDAD CIENTÍFICA:

Este trabajo es novedoso porque realiza un aporte en el orden teórico y práctico a la Ingeniería del Tránsito, y establece un conjunto de acciones en cuanto a la seguridad vial y del tránsito, que se proponen incluir en los planes de preparación especializada de las fuerzas, además se diagnostican causas y condiciones que conllevan futuros estudios para de esta forma reducir los accidentes y sus lamentables consecuencias.

DESCRIPCIÓN DE LOS MÉTODOS Y TÉCNICAS.

Los métodos y técnicas empleadas fueron:

Análisis estadístico de accidentes y de otros resultados.

Análisis experimental:

Observación.

La entrevista.

Estudios y toma de datos de accidentabilidad.

Las entrevistas fueron aplicadas a 10 conductores y a 02 agentes del tránsito garantizando las condiciones ambientales, psicológicas y un adecuado clima de relaciones interpersonales que permita a los entrevistados aportar objetivamente la información que poseen.

1.-ENTREVISTAS: CARA A CARA.

EXPERIENCIAS COMO CONDUCTOR

Con esta técnica se pretende conocer:

La edad que poseen.

Los años que llevan con licencia para conducir

Nivel cultural

Cuántas horas conduce de día y de noche.

Algunas medidas que estimen deben ser implantadas para mejorar su preparación como conductor.

2. ENTREVISTAS: CARA A CARA

EXPERIENCIAS COMO AGENTE

Con esta técnica se pretende conocer:

Preparación para el servicio de guardia.

Medios con que cuentan para detectar infracciones, contravenciones y delitos relacionados con el tránsito.

Estado técnico de los medios.

3.- ANÁLISIS DEL PUNTO NEGRO.

Al aplicar la presente técnica se pretende conocer:

Concentración de accidentes en los mismos.

Artículos de la Ley 60 que más se violan.

4.- ANÁLISIS DE DOCUMENTOS.

Se utilizan los datos de la accidentalidad y sus consecuencias, y los modelos estadísticos de los años 2007-2008, profundizando en las causas y condiciones que los originan, horarios y lugar de mayor ocurrencia y los artículos más violados del código de viabilidad y tránsito Ley No.60 del 28 de septiembre de 1987.

5.-EXPERIMENTO EX POST FACTO. (Después del hecho).

Al aplicar esta técnica se pretende conocer:

Los factores que influyen en la accidentabilidad del municipio.

Capítulo 1. Delitos contra la seguridad vial en Cuba.

Antecedentes

Con la introducción del primer automóvil en Cuba en 1898 y el devenir del tiempo, este novedoso artefacto comenzó a ser una preocupación a los ojos de la opinión pública, lógicamente alarmada con su lanzamiento a las calles a todo correr.

La prensa de la época como los periódicos, el Mundo, Diario de la Marina, El Nuevo País y La Lucha, entre otros, recogieron en sus páginas frecuentes colisiones entre vehículos, entre estos y los tranvías, entre los vehículos motorizados y los no motorizados, así como con peatones.

Los habaneros contemplaban con horror como algunos de sus vecinos, niños y ancianos sufrían con frecuencia lesiones graves y hasta la pérdida de la vida como resultado de estos accidentes del tránsito.

El primer accidente que recoge la historia del país se produjo en la intersección de Montes y Ángeles en la capital de Cuba en el año 1906, entre un auto y un peatón, quien perdió la vida a causa de las lesiones sufridas.

Con el tiempo, el automóvil ha sido considerado un medio necesario en la actividad cotidiana del hombre, quien al utilizarlo imprudentemente en ocasiones, dio paso a las causas que desde los primeros accidentes se han mantenido hasta la actualidad.³

Recoge la historia también, que la primera mujer que obtuvo un título para conducir fue la afamada María Calvo y Nodarse (La Macorina) en el año 1914, quien se impuso en el mundo del automóvil y rompió con lo que hasta ese momento era exclusividad de los hombres.⁴

Los accidentes del tránsito provocan severas afectaciones a la vida y salud humana, en estos hechos se ocasionan además, cuantiosas pérdidas materiales, relacionadas no sólo con la destrucción de medios y equipos, sino también con los gastos de salud, beneficio social y otros

³ En la Vía. Información y apuntes para chóferes, ciclistas y peatones. Editorial Pablo de la Torriente La Habana 2000.

⁴ Por primera vez en Cuba. Francisco M. Mata. Editorial Gente Nueva 1982.

invertidos en los fallecidos y de rehabilitación e incapacidad laboral en los lesionados, estos hechos se producen por causas evitables, siendo el factor humano el que provoca entre el 80 y el 95 % de los accidentes.

Entre los distintos factores que propician la accidentalidad, el de mayor incidencia es el asociado al resquebrajamiento de la disciplina vial, motivado, entre otras causas, por la percepción de impunidad estimulada por la escasa severidad de algunas medidas.

1.2 La Ingeniería de Tránsito. El Conductor y el Peatón.

La Ingeniería de Tránsito es una técnica reciente que se inicia en el segundo tercio del siglo XX, esta ciencia, relativamente nueva, surgió cuando los problemas creados por la concentración de vehículos en calles y carreteras rebasaron las medidas dictadas por una práctica elemental y aplicados por la policía, se orientó en un principio hacia el campo de la ordenación de la circulación y de la seguridad vial, en el sentido de buscar principios técnicos que permitiesen obtener un mayor rendimiento de las vías existentes.

La rama de la ingeniería de tránsito se ocupa de estudiar las características de los cinco elementos fundamentales del tránsito: el conductor, el peatón, el vehículo, la vía y el medio ambiente, así como las relaciones entre esos elementos, como instrumentos básicos para adquirir directamente de la realidad la información necesaria, esta rama ha desarrollado métodos sistemáticos de captación de la misma que se denominan estudios de tránsito. Gracias a estos estudios se pueden conocer datos tan importantes como el número de vehículos que circulan por una vía en un tiempo determinado, sus velocidades, la interacción entre ellos, los lugares donde sus conductores desean estacionarlos, los sitios donde se concentran los accidentes de tránsito, etc.

La ingeniería de tránsito tiene como objetivo fundamental garantizar el movimiento seguro, eficiente, cómodo y económico, de personas y vehículos. La seguridad atañe no solamente a los peatones y a los ocupantes de los vehículos, sino a todos aquellos que sean afectados por el tránsito vehicular.

La eficiencia comprende:

Factores económicos relativos no sólo a peatones y ocupantes de vehículos, sino también a todos los que tienen que ver con el tránsito.

Factores personales como el esfuerzo de conducir, la comodidad, el fastidio y costos que se producen en las demoras y la congestión, etc.

Factores ambientales que tienen que ver principalmente con la contaminación atmosférica y el ruido.

Las variadas actividades de la ingeniería de tránsito pueden dividirse en dos grandes grupos que generalmente están bien diferenciados; aunque tienen ciertamente muchos aspectos comunes.

El primer grupo: corresponde a lo que puede llamarse planeamiento de tránsito muy relacionado con otras técnicas: estadísticas, matemática, computación, urbanismo, otras ramas de la ingeniería, sociología, economía, y generalmente trata de problemas a largo plazo o al menos no de acción inmediata.

El segundo grupo: que ha sido el primitivo origen de esta rama de la ingeniería, comprende el ordenamiento de la circulación y generalmente se dedica al estudio de actuaciones inmediatas. El objetivo fundamental de este aspecto de la ingeniería de tránsito es lograr el máximo rendimiento de las redes viales existentes, sin modificar físicamente su estructura al menos con modificaciones muy pequeñas.

El conductor.

El conductor es, sin duda alguna, el elemento más importante del complejo sistema formado por los entes o elementos del tránsito, constituido por el factor humano, en el caso de conductor propiamente dicho o peatón, el vehículo y la vía.⁵

La inmensa mayoría de las técnicas existentes tiene como meta fundamental la mejora de las posibilidades de desarrollo del hombre con respecto al medio ambiente que lo rodea. Por tanto, todo lo que se diga del factor humano y la ingeniería de tránsito podrá decirse con pequeñas variaciones de otra técnica cualquiera. Sin embargo, hay pocas técnicas que estén tan ligadas a las cualidades físicas y psicológicas del hombre

⁵ Díaz García, Eduardo E. Ingeniería de Tránsito. La Habana. Ed, ISPJAE 1989.

como ésta, que descansa en gran parte, en el análisis de los deseos o las reacciones humanas frente a unos medios circundantes en constante evolución.⁶

Una vez frente al volante de un vehículo, el conductor tiene una libertad de acción, si no absoluta, si muy grande. Puede este escoger su destino, el itinerario que seguirá para llegar al mismo y la velocidad con que lo recorrerá en cada momento, según las circunstancias en que transcurra su travesía y las condiciones imperantes en el estado del tiempo, intensidad del tránsito y condiciones de la vía.⁷

Existe un gran número de factores que influyen, a través del conductor, en el comportamiento de cada vehículo que circula por una vía en cuestión. Estos factores pueden ser internos o externos y se detallan a continuación.

Factores Internos.

Se consideran factores internos aquellos que provienen del conductor mismo y son consecuencia de sus rasgos sociológicos y físicos, ya sean permanentes o temporales. Son propios de las características personales de cada ser humano y determinan en gran medida el comportamiento del conductor en una corriente de tránsito.

Entre los factores internos se pueden considerar los que a continuación explicamos.

Motivación

El conductor tiene siempre presente, aunque de una forma subconsciente, el objetivo del viaje que tiene que realizar. De acuerdo con la importancia que para el tenga este objetivo actuará de una manera o de otra. Lo primero que considerará es el tiempo de que dispone para realizar el recorrido previsto. Elegirá entre las posibilidades, las rutas, la vía a tomar, y la velocidad del desplazamiento.⁸

⁶ Díaz García, Eduardo E. Ingeniería de Tránsito. La Habana. Ed, ISPJAE 1989.

⁷ Díaz García, Eduardo E. Ingeniería de Tránsito. La Habana. Ed, ISPJAE 1989.

⁸ Díaz García, Eduardo E. Ingeniería de Tránsito. La Habana. Ed, ISPJAE 1989.

Posteriormente, podrá modificar su elección de acuerdo con las características del tránsito circundante. Un mismo conductor no conducirá su vehículo de la misma forma cuando acude a un lugar de destino y está presionado por el tiempo, que cuando pretende disfrutar de un viaje de esparcimiento, visitas, descanso en una zona de turismo, etc., aún cuando el viaje se produzca por la misma vía, en el mismo momento del día y con idénticas condiciones atmosféricas.

Además de todo esto, cada conductor establecerá de una manera más o menos consciente, una relación entre tiempo, economía y seguridad. Sin embargo, la forma de conducir de una persona (nerviosa, rápida o distraída) no suele cambiar esencialmente con el motivo de su viaje.

Experiencia en la conducción vial.

Para conducir un vehículo se requiere un mínimo de inteligencia; pero no basta sólo con esto. Es preciso un aprendizaje previo por medio del cual se adquiere la destreza y soltura necesaria para analizar las situaciones que se presentan y reaccionar ante las mismas antes de que se produzca el accidente. Este aprendizaje en realidad es permanente, aunque va haciéndose más lento a medida que crece la experiencia. Normalmente una situación que se repite con frecuencia se resuelve por medio de una acción de respuesta que, según los casos, resultará contraproducente, insuficiente o excesiva. De esta manera, el conductor aprende por aproximaciones sucesivas hasta llegar a poseer una capacidad de respuesta automática.⁹

A pesar de esto, cuanto mayor es la capacidad de comprensión de una situación dada, más fácil y rápidamente se aprende a denominarla, o lo que es lo mismo, más corto es el proceso de aproximaciones sucesivas. La experiencia puede decirse que resulta un arma de doble filo en lo que a los conductores se refiere, en general es buena y muchas veces imprescindible, pero en otras condiciones puede resultar una barrera contra el proceso de aprendizaje continuo y algunas veces hasta resulta peligrosa.

⁹ Díaz García, Eduardo E. Ingeniería de Tránsito. La Habana. Ed, ISPJAE 1989.

Estado de ánimo

El miedo, la ira, las preocupaciones, la tristeza, la alegría, la ansiedad y todos los estados fuertemente emocionales son causas de que se desorganicen la conducta y las reacciones normales de un conductor. Estos estados de ánimo pueden ser pasajeros y por tanto, lo serán también sus efectos. Hay sin embargo, actitudes o maneras de ser que son intrínsecas de las personas.¹⁰

.Los accidentes de tránsito son, en todos los países uno de los mayores retos sanitarios y sociales del futuro, según la Organización Mundial de la Salud. En el siglo XX casi cuarenta millones de personas perdieron la vida y cerca de 1 500 millones resultaron heridas. Actualmente el número de muertos al año en el mundo está cercano a los 900 000, siendo más de 20 millones los heridos de mayor o menor gravedad.

La Psicología como una ciencia aplicada y que debe de estar al servicio de los problemas de la sociedad no puede ser ajena a este asunto, máxime cuando todos los estudios coinciden claramente en señalar que la mayor parte de los accidentes de tránsito están causados por un fallo humano, algo en lo que la psicología puede tener una importante capacidad de respuesta y a la jurisprudencia le resulta de gran necesidad para encauzar su trabajo.

La accidentalidad vial es un problema de reconocida importancia en el mundo ya que sus efectos no solo dañan a los individuos involucrados, sino también que tienen un impacto mucho mayor, ya que cada accidente genera consecuencias que nos afectan a todos, aún en cuestiones tan simples como las primas de seguro que paga la población afectada.

Dentro de las causas imputables al factor (error humano) hay que incluir entre otros aspectos, el consumo de bebidas alcohólicas, según autores españoles existe unanimidad en considerar este factor como el más

¹⁰ Díaz García, Eduardo E. Ingeniería de Tránsito. La Habana. Ed, ISPJAE 1989.

importante de todos los que participan en los accidentes estando presente, en un 80 ó 90 % de los accidentes.¹¹

La personalidad descalificada de un grupo importante de conductores es tal que consideran ser muy responsable dentro de la actividad de la conducción, cuando han ingerido bebidas alcohólicas y la provocación de resultados antijurídicos, destaca notablemente en las estadísticas sociales sobre el tema, apareciendo con alto índice de incidencia.

No es extraño que al finalizar actividades sociales, culturales o recreativas, individuos que, luego de haber ingerido altas dosis etílicas, manifiestan estar aptos para conducir un vehículo de regreso a casa.

La regulación de la conducción de vehículos bajo la ingestión de bebidas alcohólicas por las legislaciones que han existido.

El código del tránsito, Ley No 2037 de 1955, en sus artículos 34, 116 y 117 reguló lo relacionado con la ingestión de bebidas alcohólicas en correspondencia con la conducción de vehículos, estableciendo en los mismos las sanciones a imponer, posteriormente fue derogado por la Ley No 28 de 1980 a la que también se le denominó Código del Tránsito, el que reguló lo relacionado con la ingestión de bebidas alcohólicas en ocasión de la conducción del vehículo como prohibiciones del artículo 54, apartados 1, 2, 3 y disponiendo además en el artículo 142 que todas las infracciones que constituyen delito así como los delitos que como consecuencia de ello se produzcan serían sancionados según lo establecido en el código penal, en este caso la Ley No 21 de 1979 donde la principal innovación es la inclusión de los denominados delitos contra la seguridad del tránsito, dentro de los delitos contra la seguridad colectiva.

En el artículo 204 de la ya referida Ley No 21 era donde específicamente se regulaba el delito concerniente a la conducción de vehículos bajo el efecto de las bebidas alcohólicas, ya sea por estado de embriaguez, o

¹¹ Comisión Nacional de Vialidad y Tránsito, 2001. Los accidentes del tránsito flagelo de la sociedad moderna.

por afectación de la capacidad, aunque no existiera el estado de embriaguez.

Esta legislación siguió perfeccionándose con la promulgación del Código de Vialidad y Tránsito Ley No 60 de 1987, que modificó la Ley No 28 de 1980 y también con la Ley No 62 de 1987, Código Penal vigente que modificó la Ley No 21 de 1979.

En el caso del Código de Vialidad y Tránsito están reguladas las conductas que hoy tratamos en los artículos 79, 97, así como el 266 y 267 que regulan la suspensión o cancelación de la licencia o permiso de aprendizaje, siendo sancionadas las infracciones del tránsito que constituyen delitos según lo establecido por la Ley No. 62 de 1987 del Código Penal en su artículo 181.

DEL DELITO PREVISTO EN EL CÓDIGO PENAL.

El capítulo 3, del título 3 del Código Penal actualizado, Ley No. 62 de 1987 regula los delitos cometidos en ocasión de conducir vehículos por las vías públicas.

En el artículo 181 establece lo relacionado por la conducción de vehículos bajo el estado de embriaguez, o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas, o sustancias alucinógenas, hipnóticas, estupefacientes y otras de efectos similares o con la afectación de la capacidad de conducir sin haber llegado al estado de embriaguez alcohólica.¹²

181-1: Incurrir en sanción de privación de libertad de tres meses a un año o multas de cien a trescientas cuotas o ambas el que:

Conduzca un vehículo encontrándose en estado de embriaguez alcohólica o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas o sustancias alucinógenas, hipnóticas, estupefacientes u otras de efectos similares.

Permita que otra persona en estado de embriaguez alcohólica o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas, o sustancias alucinógenas,

¹² Gaceta Oficial de la República de Cuba, 1987. Ley Nro. 62. Código Penal actualizado.

hipnóticas, estupefacientes u otras de efectos similares, conduzca un vehículo de su propiedad o del que esté encargado por cualquier concepto.

181-2: Se sanciona con privación de libertad de uno a tres meses o multa hasta cien cuotas o ambas, al que:

Conduzca un vehículo habiendo ingerido bebidas alcohólicas en cantidad suficiente para afectar su capacidad de conducción, aunque sin llegar al estado de embriaguez.

Permita que otro conduzca un vehículo de su propiedad o del que esté encargado por cualquier concepto, a sabiendas de que ha ingerido bebidas alcohólicas que, sin llegar al estado de embriaguez le ha afectado su capacidad de conducción.

181-3: Si el delito se comete por un conductor de vehículo de carga o de transporte colectivo de pasajeros o un conductor profesional que actúe como tal, la sanción es de: Privación de libertad de seis meses a dos años o multa de doscientas a quinientas cuotas o ambas en el caso del apartado 1.

Privación de libertad de tres meses a un año o multas de cien a trescientas cuotas o ambas en el caso del apartado 2.

181-4: Las sanciones previstas en los apartados anteriores se imponen con independencia de las que correspondan con el motivo del resultado que eventualmente se produzca.

En este artículo define un delito de peligro que se consuma por la simple realización del tipo, o sea, con la acción de conducir en estado de embriaguez, o después de haber ingerido drogas o permitir que una persona intoxicada por el alcohol conduzca un vehículo de su propiedad o del que esté encargado con independencia de que se produzca un resultado (pérdida de vida, daños a la integridad corporal, menoscabo patrimonial) el autor responde, además, a título de imprudencia por el daño de bien concretamente lesionado.

La responsabilidad por el resultado no surge, sin más, por la infracción de la norma de peligro, pues esta implicaría revivir la regla del Derecho Canónico, en virtud de lo cual el autor respondía sin necesidad de prueba

de la intención o de la imprudencia, de todos los resultados vinculados a su conducta básica prohibida.

En el caso en cuestión, el autor de la infracción de peligro responde del resultado lascivo únicamente cuando se prueba la relación causal entre el acto de peligro y el resultado, y también que el autor en las condiciones dadas pudo y debió prever este resultado, porque la culpa se sitúa en la zona inferior de la culpabilidad y ocupa una situación intermedia entre el dolo y el caso fortuito y concebida en su sentido más alto y general, puede decirse que hay culpa en toda conducta voluntaria lícita o ilícita, realizada con imprudencia o negligencia un resultado antijurídico no previsto, o previsto pero no querido ni asentido.

En el aspecto económico se producen daños en el orden de los 100 millones de pesos anuales, dado esto por el conjunto de pérdidas materiales, de vidas humanas y personas mutiladas o que permanecen largos periodos de recuperación para incorporarse nuevamente a sus tareas cotidianas, los que lo logran.

El índice de muertos más lesionados entre el número de accidentes ocurridos ha variado entre 1991 y 1995 demostrando cierta estabilidad en el comportamiento, sin embargo entre 1996 y el 2000 este indicador osciló entre el 0,93 y el 1,3, ya que en esta etapa se produce un incremento notable relacionado con el uso masivo de la bicicleta, llegando a representar por esta causa 1 muerto por cada tres accidentes ocurridos; además por la recuperación progresiva de nuestra economía que genera el incremento sustancial del parque de vehículos automotor, y a su vez hace que aumente la intensidad del tránsito, generándose así un mayor número de accidentes fatales.¹³

Simultáneamente con estos factores objetivos de capacidad de transportación de cargas y pasajeros, se ha visto afectada la adquisición de recursos para la señalización vial tan necesaria, se apagaron un alto número de semáforos, alrededor del 60% y en algunas provincias el

¹³ Departamento Nacional de Tránsito, 2001. Ponencia valoración del comportamiento de los accidentes del tránsito y sus consecuencias en Cuba de 1995 al 2000.

100% y se comenzó a utilizar el transporte de carga para la transportación masiva de personas, sin las debidas medidas de seguridad, pues la situación de período especial, obligó a hacerlo, el estado de conservación de las vías decreció, concurriendo todos estos factores en propiciar e influir en el resquebrajamiento de la disciplina vial y por consiguiente en el aumento de la accidentalidad.¹⁴

A esta situación podemos sumar además el debilitamiento que se produjo, en los sistemas de vigilancia de tránsito, motivado por la escasez de recursos que no permitía realizar un patrullaje acorde con la situación operativa que reflejó, el 50% de muertes y el 42% de lesionados en las carreteras y autopistas, asociando a esto la falta de talonarios de multas, lo cual fue incrementando indisciplina social en el tránsito.

Esta situación aunque no resuelta totalmente, hoy va cambiando favorablemente, con la aplicación enérgica y sistemática, de un conjunto de medidas educativas y coercitivas que van influyendo positivamente en rescatar el orden y la disciplina vial. Este resultado que se va alcanzando ha estado respaldado por la participación activa de las fuerzas operativas y el direccionamiento del enfrentamiento, junto a un mayor trabajo educativo y de divulgación, lográndose una mayor exigencia con los conductores de vehículos y los poseedores legales de los medios de transporte, así como un ligero mejoramiento de la señalización vertical y horizontal, lográndose pintar en casi toda su extensión la carretera central y la autopista nacional.

Como se ha señalado las principales causas que provocan los accidentes del tránsito dependen fundamentalmente del factor humano y en esta dirección se producen violaciones de las leyes del tránsito por parte de conductores, peatones y pasajeros que rompen el equilibrio del sistema de seguridad de la circulación.

¹⁴ Departamento Nacional de Tránsito, 2001. Ponencia valoración del comportamiento de los accidentes del tránsito y sus consecuencias en Cuba de 1995 al 2000.

Entre las principales violaciones que provocan la ocurrencia de accidentes están las siguientes:

Exceso de velocidad.

No atender el control y dirección del vehículo.

No respetar el derecho de vía.

Ingestión de bebidas alcohólicas.

No respetar las reglas del peatón.

Se plantea por estudios de ingeniería realizados, que el tiempo de reacción de un conductor normal esta entre $\frac{3}{4}$ y 1 segundo y para una velocidad por ejemplo de 50 Km./h percepción-reacción es de 42,2 metros, por lo cual este conductor se impactaría con un supuesto vehículo que fuera delante sino guardara la distancia, de ahí la importancia del concentrarse en la conducción del vehículo y no perder tiempo en mirar hacia los lados, ir hablando con pasajeros con el vehículo en marcha, personas o menores encimadas al conductor y otras actitudes negativas asumidas por el chofer.¹⁵

Esta problemática de atención al control y dirección de la conducción tiene su complejidad al influir en el hombre situaciones inadecuadas de su vida, incremento de stress por carga de trabajo, fatiga o sueño por el número de horas conduciendo en la transportación de cargas o personas donde son más graves las consecuencias, uso de malos hábitos en la forma correcta de la conducción entre otras, que facilitan romper el equilibrio de seguridad del tránsito.¹⁶

En orden de peligrosidad le siguen las violaciones de los peatones que alcanza cifras de muertos y lesionados entre el 14 y el 27%, en relación a las principales causas de accidentes y sus consecuencias, el peatón es la carrocería humana, el elemento más débil en cualquier colisión o atropello estando presente con mayor frecuencia cruzar las vías entre

¹⁵ Gaceta Oficial de la República de Cuba, 1988 y su modificación. Ley 60 Código de Vialidad y Tránsito.

¹⁶ Gaceta Oficial de la República de Cuba, 1988 y su modificación. Ley 60 Código de Vialidad y Tránsito.

vehículos parqueados, formando grupos en las aceras, transitar bajo los efectos de ingestión de bebidas alcohólicas y otras violaciones de las normas para la circulación del peatón.

En su conjunto en estas cinco violaciones ocurren entre el 51 y el 77% del peso de los accidentes, muertos y lesionados.

A modo de ejemplo según estudios realizados por el Instituto de Medicina Legal, el 34,7 % de los chóferes que participan en accidentes tienen presencia de alcohol, razón por la cual se debe seguir centrando la atención en estas complejidades, donde el hombre como unidad biosicosocial determina, en el medio que lo rodea, su actuación y en estos casos le puede costar la vida.

Además se analiza la velocidad de los vehículos en la vía como causa directa del incremento de este flagelo moderno de la sociedad, en la ley del tránsito se regulan los límites máximos de velocidad considerados aceptables para las condiciones geométricas y de conservación de las vías urbanas y rurales, sin embargo la tendencia es circular por la vía, por encima de estos límites y si se quiere lograr un máximo de 60 Km./h, se señala a 50 Km./h porque casi siempre son cuestionadas las regulaciones que se establecen, incumpléndose en gran medida los límites máximos de velocidad.

Capítulo 2 Situación de la accidentalidad en el Municipio de Lajas 2007-2008.

2.1 Contexto de la investigación.

En la provincia de Cienfuegos durante el período 2007-2008 hubo un total de 750 accidentes del tránsito con un saldo de 50 muertos con 707 lesionados y una cuantía de pérdidas materiales valoradas en 1 226 759 pesos.¹⁷

De la totalidad de los accidentes 26 fueron del municipio de Santa Isabel de las Lajas, con las pérdida de 1 vida humana y 25 lesionados; en este período hubo una perdida material de 35 500 pesos, lo que desglosan para su mejor comprensión, en el año 2007 se originaron en el municipio 11 accidentes del tránsito, dejando un saldo de 1 fallecido y 4 lesionados con 2000 pesos de daños materiales, en el 2008 ocurrieron 15 accidentes con cero muertos y 21 lesionados y una cantidad de pérdidas materiales de 33 500 pesos de daños¹⁸, por lo que nos permite apreciar una tendencia al incremento en cuanto a los accidentes y los lesionados con su consiguientes pérdidas materiales en detrimento de la sociedad.

2.2 Diagnóstico de la accidentalidad en el municipio de Lajas.

En la muestra se utilizaron 10 chóferes entre las edades siguientes, de 25 a 29 años 2, de 30 a 34 años 1, de 35 a 39 años 2, de 40 a 44 años 2, de 45 a 49 años 1, de 50 a 54 años 1, y con más de 60 años 1.

En el proceso de indagación con los chóferes:

En cuanto a la experiencia como conductor estos tienen como promedio 22 años de experiencia

¹⁷ Sistema informático automatizado de la Unidad Provincial tránsito Cienfuegos.

¹⁸ Sistema informático automatizado de la Unidad Provincial tránsito Cienfuegos

Cuántas horas conduce diariamente el 27 por ciento 8 horas, el 33 por ciento hasta 10 horas y el 40 por ciento más de 10 horas.

Al preguntar el tipo de vehículo que conducen el 60%(6) lo hace en autos, el 20% (2) en moto, y el otro 20% (2) en tractor.

Nivel Cultural el 10%(1) tiene el nivel primario, el 20%(2) tiene el nivel secundario, el 60 % (6) (tiene el nivel medio superior y el 10%(1) tiene el nivel superior.

Algunas medidas que estimaron deben ser implantadas para mejorar su preparación como conductor, el 10%(1) abogó por la implantación de la recalificación a los particulares y otro 40% que resultó ser del sector estatal dijo necesitar que le den más capacitación en sus empresas, el resto no alegó nada al respecto.

Análisis de las encuestas a los agentes:

Al preguntar si existen preparación para el servicio de guardia los dos agentes entrevistados respondieron de forma positiva.

Al preguntar sobre el estado técnico de los medios con que cuentan para detectar estas violaciones el 100% respondió que su estado era bueno. Y que en su mayoría cuentan con motos con todo su equipamiento, talón del decreto ley 261, el 193 y el 229 para las contravenciones, así como el talón de la ley 60 del tránsito.

Análisis de la muestra estratificada (Autopista Nacional).

La Autopista Nacional facilita el transporte de las provincias vecinas y del municipio hacia la capital y viceversa por lo que se hace transitable las 24 horas del día, al estar ubicada en una zona rural rodeada por asentamientos, poblados, cooperativas, campesinos independientes, lo que propicia que circulen animales por la vía, como lo son ganado mayor y menor, siendo menester resaltar que en el tramo de la autopista comprendido entre el Km. 223 al 236, existió la mayor ocurrencia de accidentes con 13 de un total de 26 ocurridos en el municipio durante el período que se analiza y que de ellos 6 fueron causados por la presencia de animales en la vía, en clara violación de lo preceptuado en el artículo 110 de la Ley 60 del Código de Viabilidad y Tránsito vigente. En el cual prohíbe tener ganado en la vía o en zonas y terrenos aledaños en

condiciones que le permitan trasladarse por si sólo o irrumpir en la misma, lo que ha conducido a la realización por parte de los organismos implicados, principalmente del CENCOP y MININT, de medidas preventivas para evitar la accidentalidad.

Además, los artículos más violados que incidieron fueron el 169 en sus apartados 13 y 14 respectivamente, en los que se prohíbe la circulación por las vías del país de vehículos de motor, remolques y semirremolques que presenten deficiencias técnicas y roturas en los neumáticos o desperfectos en las llantas. Asimismo, el concerniente al desgaste máximo de los neumáticos normado por los fabricantes.

En menor medida, se presenta el Artículo 97 que establece que el que conduzca cualquier vehículo está obligado a mantener concentrada toda la atención en su control y dirección y a evitar todo motivo de distracción. Específicamente el apartado 1 y 11 respectivamente, en los que se prohíben mantener otra posición que no sea la de frente ante el volante y realizar cualquier otro acto o maniobra que pueda impedir atender la conducción.

Análisis de Documentos:

Al realizar un análisis de la accidentalidad en el municipio de Lajas, durante los años 2007-2008 se conoció, como se señaló anteriormente, que ocurrieron un total de 26 accidentes, dejando una secuela de 1 muerto y 25 lesionados, con un daño material \$35 500.00 pesos.

El horario de más alta ocurrencia es de las 15. 00 hasta las 2100 horas.

Existen además otros factores que influyen en la preparación de las fuerzas donde deben ganar en conocimientos en la especialidad de ingeniería de tránsito y divulgación y educación vial, los que son abordados en las propuestas de acciones.

2.3 Propuesta de acciones para la prevención de accidentes del tránsito.

- Que los agentes verifiquen la tenencia y el no vencimiento de las inspecciones de FICAV.

- Que los organismos involucrados como CENCOP, MININT, MINAGRI aperciban a los propietarios tanto estatales como particulares de animales para que estos se encuentren cercados y alejados de las vías.
- Establecer las coordinaciones necesarias entre la PNR municipal y los diferentes centros escolares para impartir conferencias, crear círculos de interés u otra modalidad para contribuir a la educación vial de niños y jóvenes.
- Sugerir a la Comisión de Vialidad y Tránsito de la provincia, la creación de una escuela de automovilismo que sea asequible a los aspirantes a licencia.

Conclusiones

El desarrollo del presente trabajo, ha permitido analizar los índices de accidentalidad en el municipio de Santa Isabel de las Lajas entre los años 2007-2008 y establecer los factores y condiciones que en mayor medida han incidido, con su correspondiente valoración jurídica.

Llegándose a determinar que las causas fundamentales de la ocurrencia de accidentes se debió a la presencia de animales en la vía, así como la no correcta concentración por parte del conductor en el momento de manejar su vehículo, también incidió la circulación de vehículos con desperfectos técnicos, tales como neumáticos en mal estado o roturas de las llantas de los remolque y semirremolques.

Lo que conllevó a diseñar una serie de acciones para evitar la accidentalidad, en aras de tributar necesariamente a que este nefasto flagelo continúe ganando vidas humanas, sólo en la actuación consecuente de todos podremos hacer más segura las vías.

Bibliografía

- Cuba. Comisión Nacional de Vialidad y Tránsito. Los accidentes del tránsito flagelo de la sociedad moderna/C.N.V.T.—La Habana: CNVT, 2001—37 P.
- Cuba. Consejo de Estado. Ley No 60. Código de Vialidad y Tránsito. — La Habana, 1987.—16 P.
- Cuba. Consejo de Estado. Ley No. 62. Código Penal actualizado.—La Habana, 1987.—73P.
- Departamento de Dirección DG-PNR. Causas y Condiciones que inciden en el incremento de la accidentalidad en Cuba./ DDPNR.—La Habana: PNR, 2001. – 158 P.
- Departamento Municipal de Tránsito, Santa Isabel de las Lajas. Datos estadísticos/ DMT. —Santa Isabel de las Lajas: DMT, 2009.--[s:p.]
- Departamento Nacional de Seguridad del Tránsito. Boletín de tránsito./DNST.—La Habana: DNST, 1997. – 136 P.
- Departamento Nacional de Tránsito. Ponencia. Valoración del comportamiento de los accidentes del tránsito y sus consecuencias en Cuba de 1995 al 2000./DNT.—La Habana: DNT, 2001. –[s:p.]
- Departamento Nacional de Tránsito. Resumen Estadístico 1991-2001. / DNT.—La Habana: DNT, 2002. –39 P.
- Díaz García Eduardo E. La Ingeniería del Tránsito y Diseño Geométrico. / Eduardo E Díaz García.—La Habana: Ed. Félix Varela, 1966.—238 P.
- Díaz García, Eduardo E. Ingeniería de Tránsito./ Eduardo E Díaz García.—La Habana: Ed. ISPJAE, 1989.—273 P.
- Dirección Provincial de Salud Pública Cienfuegos,. Comportamiento de la mortalidad por accidentes del tránsito. / DPSP.—Cienfuegos: DPSP, 2001.—67 P.
- División Nacional de Tránsito. Plan de Preparación de las Fuerzas Motorizadas para el año 2004./ DNT.—La Habana: DNT, 2003.— 113 P.

- Ibarra Martín Francisco. Metodología de la Investigación Social. Francisco Ibarra Martín. —La Habana: Ed. Félix Varela, 2002.—203P.
- Mata M. Francisco. En la Vía. Información y apuntes para chóferes, ciclistas y peatones. —La Habana: Editorial Pablo de la Torriente, 2000.—22P.
- Mata, Francisco M. Por primera vez en Cuba. Francisco M. Mata.—La Habana: Editorial Gente Nueva 1982.—26 P.
- Oficina Municipal de Estadísticas. Datos Estadísticos/OME. —Santa Isabel de las Lajas: OME, 2009.--[s.p]
- Santana García José. Los accidentes del tránsito y sus consecuencias en la provincia de Cienfuegos./José Santana García, Mariela Quinta Ibis; Jorge Luis Portal Benítez,. tutor.—Trabajo de Diploma Licenciatura en Policiología.—Villa Clara(UCLV), 2004.—150 h.
- Tránsito en Cuba. Tomado De: <http://www.tsp.cu/2008>
- Unidad Provincial tránsito. Sistema informático automatizado de la Unidad Provincial tránsito Cienfuegos.