

# SKOPEIN

*La Justicia en Manos de la Ciencia*

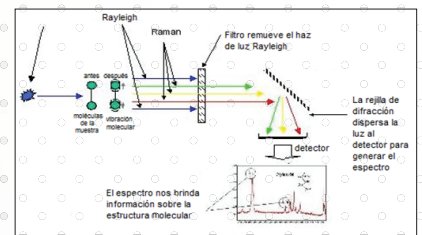


## Dientes Rosas Estallido del Paquete Vásculonervioso en la Cámara Pulpar Dental

*Juan E. Palmieri*

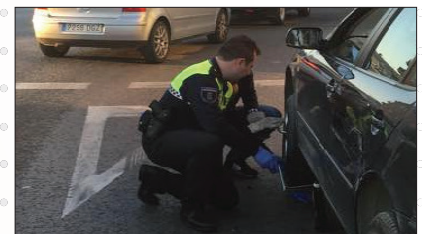
## Espectroscopía Raman, Análisis Forense de Tintas de Impresoras

*Diego A. Alvarez*



## Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial

*Juan A. Carreras Espallardo*



# Raúl Osvaldo Torre

*Comisario (R) y Dr. en Police Sciences, nos habla  
del caso Nisman y del caso Ángeles Rawson*

**ENTREVISTA  
EXCLUSIVA!**

**CRIME SCENE DO NOT CROSS**



## Imágenes de portada

Aportadas por los autores.

“Skopein”, “La Justicia en Manos de la Ciencia” y logotipo inscriptos en registro de marcas, acta N° 3.323.690 (INPI)

Cod. registro SafeCreative:

N° de Edición

Año III, N° 7,  
Marzo 2015

Edición Gratuita

ISSN  
2346-9307

Copyright® Revista Skopein® - e-ISSN 2346-9307  
Año III, Número 7, Marzo - Mayo 2015

## AVISO LEGAL

Skopein® es una revista online de difusión gratuita en su formato online y sin fines de lucro destinada al público hispanoparlante de todas partes del mundo, ofreciéndoles a estudiantes, graduados y profesionales, un espacio para publicar sus artículos científicos y divulgativos, con su respectivo registro digital de propiedad intelectual, detallado en el siguiente apartado. Por lo tanto, la revista no se hace responsable de las opiniones y comentarios que los lectores expresen en nuestros distintos medios (como el foro), ni de las opiniones y comentarios de los colaboradores que publican dentro de la misma, y en ningún caso representando nuestra opinión, ya que la misma sólo se verá reflejada dentro de las notas de la Editorial.

El equipo revisa el contenido de los artículos publicados para minimizar el plagio. No obstante, los recursos que manejamos son limitados, por lo que pueden existir fallas en el proceso de búsqueda. Si reconoce citas no señaladas de la manera debida comuníquese con nosotros desde la sección de contacto, o regístrese en nuestro foro para participar dentro del mismo.

## Registro de propiedad Intelectual

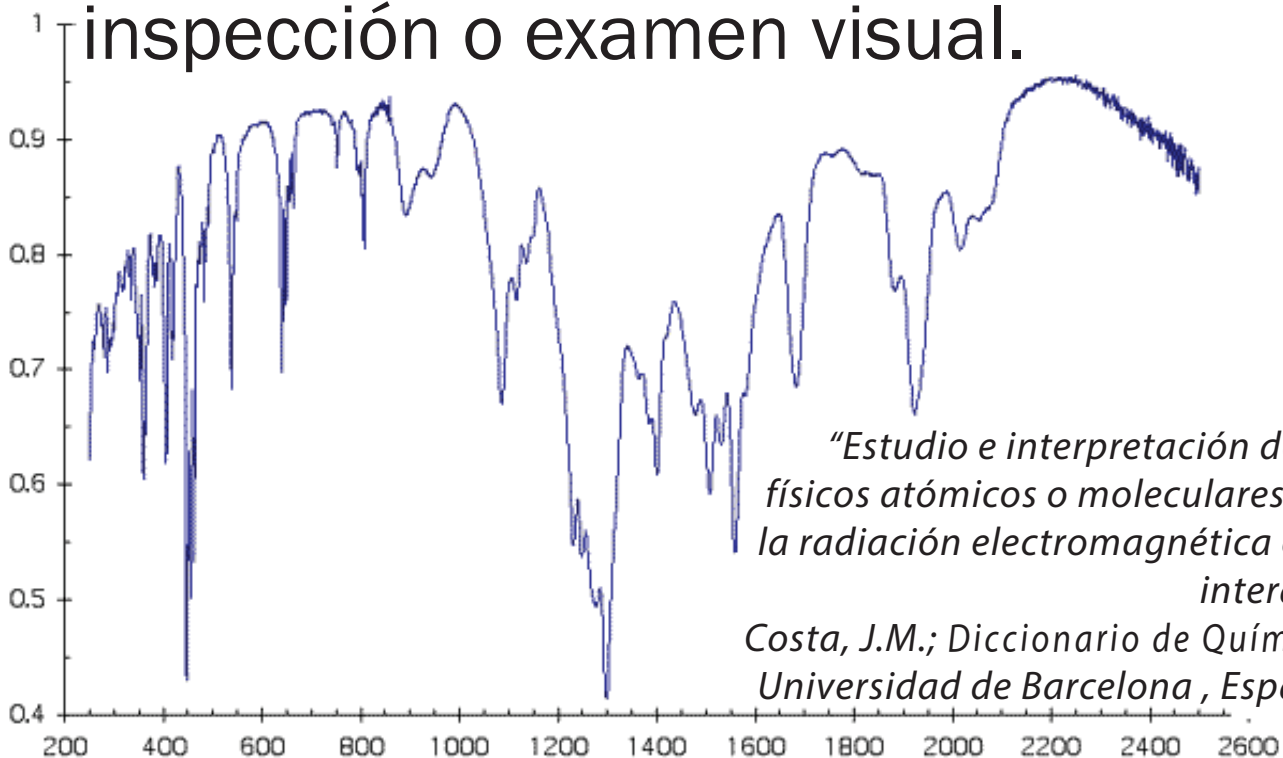
Tanto el proyecto, como el sitio donde se hospeda, logo e imágenes y todos los artículos, notas y columnas de opinión que publica cada número de la revista, están protegidos por el Registro de Propiedad Intelectual de SafeCreative y Creative Commons bajo las licencias Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported a nivel Internacional, y la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 en Argentina.

Todos los artículos poseen sus propios códigos de registro con dichas licencias, por lo tanto, el usuario común tiene permiso de copiar y distribuir el contenido de los mismos siempre y cuando realice el debido reconocimiento explícito de la autoría y no realice modificaciones en obras derivadas, ni lo utilice para hacer uso comercial.



# Espectroscopía

Del latín *Spectrum* que significa imagen y del griego *Skopein*, inspección o examen visual.



*“Estudio e interpretación de sistemas físicos atómicos o moleculares mediante la radiación electromagnética con la que interaccionan.”*  
Costa, J.M.; Diccionario de Química Física; Universidad de Barcelona, España, 2005.

Para publicar\* en Skopein, realizar consultas y sugerencias:

***info@skopein.org***



## SKOPEIN

### EQUIPO

#### DIRECTORES

Diego A. Alvarez  
Carlos M. Diribarne

#### EQUIPO DE REDACCIÓN

Luciana D. Spano (*coordinadora*)  
Mariana C. Ayas Ludueña  
Gabriela M. Escobedo

#### AUTORES EN ESTE NÚMERO

Juan M. Palmieri  
Diego A. Alvarez  
Juan A. Carreras Espallardo  
Saida Lastenia Mantilla Ojeda  
Víctor Gutiérrez Olivárez  
Álvaro Hernández Calderón

#### DISEÑO DEL SITIO

Diego A. Alvarez

#### DISEÑO Y EDICIÓN DE REVISTA

Carlos M. Diribarne

#### DISEÑO DE LOGO

Diego A. Alvarez

#### POSICIONAMIENTO Y DIFUSIÓN

Diego A. Alvarez  
Patricio M. Doyle

## NOTA EDITORIAL

Año a año continuamos mejorando la calidad de la revista, para adecuarse a diferentes parámetros internacionales de publicaciones científicas. Desde el último número, realizamos el traslado a la plataforma OJS (*Open Journal System*), software que permite la fácil gestión de revistas científicas digitales con acceso libre, y que se ha vuelto requisito obligatorio para ser incorporados en los repositorios internacionales más prestigiosos.

Otro acontecimiento importante, fue la inclusión en nuestra página del Calendario de Eventos de Skopein, útil para mantener a nuestro público al tanto de los eventos relacionados con las ciencias forenses que se realizan en los países hispanohablantes.

Con motivo a una investigación antropológica que está realizando el Equipo Argentino de Antropología Forense en México, en relación al caso de los 43 desaparecidos de Ayotzinapa, los directores de Revista Skopein participamos en el programa "Psicomentario" del Dr. Víctor Gutiérrez Olivárez, quien además, siendo miembro del Comité Científico, aporta en este número su primer artículo.

Además, desde Revista Skopein iniciamos un proyecto para organizar nuestras primeras Jornadas Forenses, que se llevarán a cabo en Julio de este año. Las mismas se realizarán en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y estarán dedicadas a la aplicación de las ciencias forenses en Argentina. Conforme pasen los meses les daremos mayor información.

Con una nueva imagen y nuevos integrantes del Equipo Editorial, en este número contamos con publicaciones cuyos autores representan cuatro países hispanohablantes: México, España, Colombia y Argentina. De esta manera, les damos la bienvenida al 2015, para continuar juntos promoviendo la investigación de las ciencias forenses en el mundo hispano.







# Skopein



## Dientes Rosas

Estallido del Paquete Vásculonervioso en la Cámara Pulpar Dental

*Por: Juan E. Palmieri*



Entrevista Exclusiva a:

## Raúl Osvaldo Torre

*Ph D. en Police Sciences y Comisario (R), nos habla del caso Nisman y del caso Ángeles Rawson*



Espectroscopía Raman  
*Análisis Forense de Tintas de Impresora*

*Por: Diego A. Alvarez*



Siniestros Viales desde la  
Perspectiva de la Criminología Vial

*Por: Juan Antonio Carreras Espallardo*



Escala Samanto  
Un instrumento para medir la revictimización.

*Por: Saida L. Mantilla Ojeda*



*La Necropsia Psicológica*  
Luces y Sombras del Pasado y  
Presente de la Víctima

*Por: Víctor Gutiérrez Olivárez  
Álvaro Hernández Calderón*

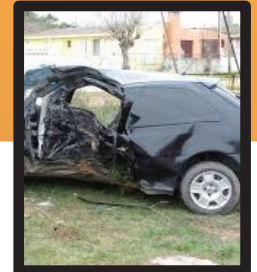


# Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial



*Juan Antonio Carreras Espallardo\**

*carris@periodistasrm.es*



## Introducción

La seguridad vial podría ser ese estado en el que se desarrolla la circulación de vehículos y peatones, en todas las vertientes conocidas, como conductores, peatones y pasajeros y donde no se producen daños materiales en objetos, ni lesiones o muerte en las personas, así pues, donde no se producen los conocidos como accidentes de tráfico y que, como veremos, tienen una denominación distinta según el ámbito de estudio y según la interpretación de determinados colectivos. Pero es que además, la seguridad vial es uno de los fines fundamentales del tráfico, ya que toda sociedad quiere carreteras seguras, vehículos seguros y conductores responsables.

Los enemigos de la seguridad vial son en gran medida los humanos, en un porcentaje próximo al 90%, si no lo es el 100%, ya que el mantenimiento de la vía y de los vehículos depende de ellos. En los humanos el mayor error es el exceso de confianza, tanto en conductores como en peatones, las distracciones y el consumo de alcohol y drogas. Un nuevo factor presente en un importante número de accidentes de tráfico está propiciado por el uso de teléfonos móviles durante la conducción (con especial mención a la última tendencia de los

conductores y peatones de wasear o, lo que es lo mismo, utilizar la aplicación WhatsApp) y el exceso de confianza o impericia en personas mayores.

La exposición de motivos de la Ley de Seguridad Vial española (Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial) hace referencia a la seguridad vial cuando dice que “En efecto, el fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero al efectuarse de forma masiva y simultanea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública”. Y añade que “Las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial”.

*\*Policía Local. Criminólogo y Periodista. Representante de la Academia Mexicana de Investigadores Forenses, Capítulo Europa.*

Son tres los factores generales que intervienen en el tráfico. El factor humano, el factor vehículo y el factor vía y su entorno. Los cuales se encuentran interrelacionados en la fenomenología del tráfico. Llama poderosamente la atención que el factor humano, no solo en nuestro país sino en otros países, está presente en casi el 90% de los accidentes de una u otra forma. Este es el principal punto de preocupación, la conducta humana, pero obviamente si mejoramos los otros dos factores, vía y vehículo, también podremos obtener una mejoría en los resultados (Ver fig. 1).

## Planes en Seguridad Vial

Un plan estratégico de seguridad vial representa una oportunidad para alcanzar numerosos avances que, sin dicho plan, estarían mucho más lejanos. Mario Murrieta Fournier ya ha establecido las pinceladas fundamentales del trabajo de la ONU y de la OMS, por lo que no vamos a repetirnos de nuevo en este tema.

Así pues, es el momento de recordar el plan de seguridad vial actual en España. El Consejo de Ministros del 25 de febrero de 2011 aprobó La Estrategia de Seguridad Vial

2011-2020 y las Acciones Especiales de Seguridad Vial para el año 2011<sup>1</sup>.

El objetivo fijado de reducción del número de fallecidos se superó en el año 2008, con una reducción acumulada del 43% en relación con el 2003. Si incluimos las cifras definitivas del 2010, esa reducción se eleva al 54%, tanto en el número de fallecidos como de heridos graves. Se establecen una serie de objetivos e indicadores de seguimiento de las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020:

De modo general: contribución al objetivo establecido por la Comisión Europea de reducción a la mitad del número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020, a partir del tratamiento de las principales problemáticas detectadas.

De modo particular, se fijan inicialmente como indicadores: alcanzar la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes, la reducción en un 35% del número de heridos graves, cero niños fallecidos sin Sistema de Retención Infantil, 25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana, 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años, 30% de reducción de

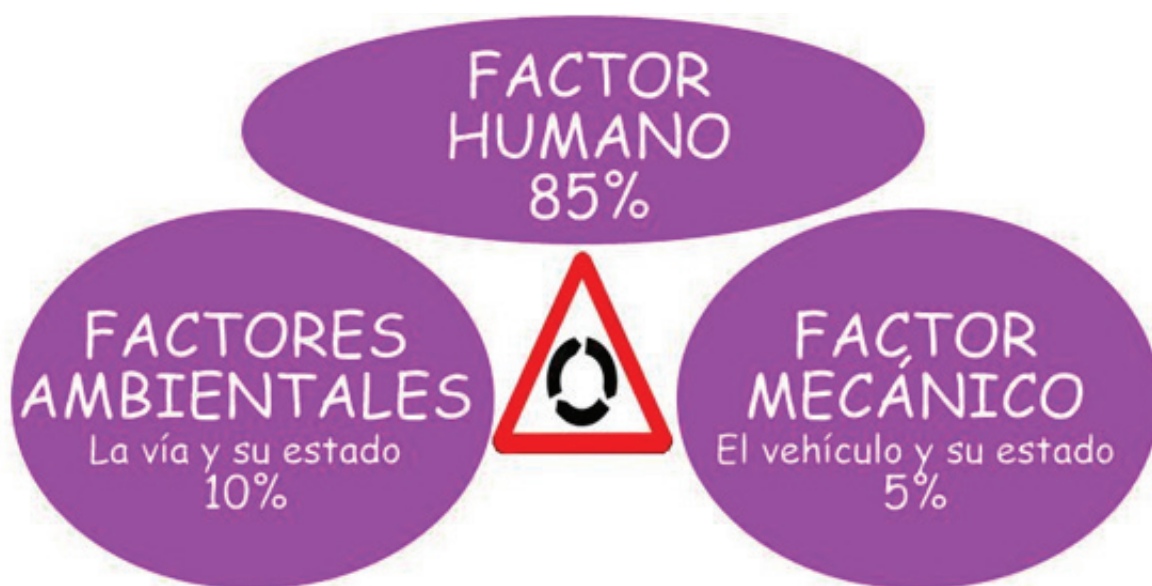


Fig. 1. Esquema de factores generales que intervienen en el tráfico.

<sup>1</sup> Puede consultarse por ejemplo en: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf)



fallecidos por atropello en zona urbana y carretera de ciclistas, pero sin que se incremente su tasa de mortalidad; cero fallecidos en turismos de zona urbana, 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas, 30% menos de fallecidos "in itinere", 30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional, bajar del 1% los positivos de alcoholemia y reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan los límites de velocidad en más de 20 km/h, en conducción diurna y flujo libre.

## Concepto de Accidente de Circulación

Accidente es cualquier suceso eventual que altera el orden regular de las cosas<sup>2</sup>. El accidente es, pues, lo contrario a lo normal, y cualquier cosa que modifique la forma natural de la circulación de un vehículo puede considerarse accidente. Sin embargo, se distingue entre accidente y avería. La avería corresponde a daño, perjuicio o deterioro que impide la marcha normal de un vehículo, cualquiera que sea la causa o la consecuencia, o afectan a su alumbrado, quedando aquél en posición normal sobre la carretera y sin daños para terceros.

El accidente de circulación es cualquier evento en el que se dan las siguientes circunstancias:

- Que se produzca en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen.
- Que a consecuencia del mismo resulte una o varias personas muertas o heridas y/o daños materiales. El vehículo que derrapa en la calzada y queda en posición invertida sin que se produzcan daños personales ni materiales, no es un accidente de circulación.

- Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. Un objeto caído sobre un vehículo estacionado, el vehículo que se incendia solo estando parado, la apertura de una de las puertas del vehículo que golpea a un peatón no son, pues, accidentes de circulación.

Además, hay que tener en cuenta que un accidente de circulación, para ser tratado como tal, ha de ser fortuito. Si por el contrario fuese intencionado, ocasionado por un acto querido por el causante del mismo, no sería un accidente de circulación, sino un delito doloso (de homicidio común, lesiones o similares). Así, por ejemplo, el caso del conductor que utilizando el vehículo mata a su víctima (por ejemplo peatón) atropellándola deliberadamente, no se consideraría accidente de circulación como resulta obvio.

Los especialistas en este fenómeno descubrieron ya hace mucho tiempo que los accidentes no son en absoluto acontecimientos fortuitos, inevitables, impredecibles y dependientes de la suerte, sino que, por el contrario, en la inmensa mayoría de los casos siguen parámetros característicos de distribución; es decir, el accidente globalmente es siempre una consecuencia de algún fallo evitable y, hasta cierto punto, predecible del sistema<sup>3</sup>.

El TÍTULO VI "Del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico" de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, crea el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Establece que las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios Registros de Víctimas de Accidentes de Tráfico. En el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan

<sup>2</sup> Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española (DRAE)* edición N° 22 (2001).

<sup>3</sup> Montoro L. y Toledo, F. (1997): *El accidente, prevención y estrategias de intervención*, en F. Toledo (dir.): *El factor humano en la conducción de trenes: Manual de conducción segura*, pp. 31-54. Valencia: Línea Editorial INTRAS.

disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

## Hacia un Concepto de Siniestro

Si tenemos en cuenta los tiempos actuales, los avances del tráfico y sobretodo de sus normas, principalmente las penales, con la tipificación de los delitos contra la seguridad vial y otros relacionados con los siniestros viales, el término accidente va dejando de ser correcto para referirse a estos hechos, ya que estamos diciendo que es algo que tiene que ver con el azar o la casualidad y como sabemos tiene poco de fortuito y eventual, sino más bien de evitable y negligente.

En la definición de criminología vial hablamos de siniestro vial y no de accidente de circulación o tráfico, como se defiende en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, y por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico y anteriormente en la derogada Orden Ministerial del 18 de Febrero de 1993.

J. Stannard Baker, en su famoso manual de investigación de accidentes de tráfico, que ha servido de guía para infinidad de investigadores, define el accidente de circulación como un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas. Por su parte el magistrado Miguel López-Muñiz Goñi (2004), en su manual de accidentes de tráfico, lo define como «cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de manera anormal, dentro o fuera de la carretera, o produzca lesiones en las personas o daños a terceros».

Como vemos, es necesaria una redefinición del término más consecuente con la realidad victimal. Los accidentes de tráfico o circulación (hechos de tránsito o hechos viales en países sudamericanos) pasarían a llamarse siniestros de tráfico o viales (suceso vial), con unas características especiales:

- **Infracción vial:** cuando se producen daños, heridos o fallecidos donde influye el factor humano (delitos contra la seguridad vial, homicidio y lesiones imprudentes);
- **Accidente de tráfico:** si se debe a factores ajenos al humano, lo cual es raro; por ejemplo, cuando cae un árbol por el viento;
- **Agresión vial:** existe una intención de dañar, herir o matar. Son delitos comunes de homicidio y lesiones del Código Penal español (Ver fig. 2).

## Nueva definición de los accidentes de tráfico

Los intentos por consolidar una definición del accidente de tráfico en sentido genérico y de forma unánime son numerosos, pero es muy complicado. Máxime cuando están involucrados tantos países. Podríamos decir que Osvaldo A. Cuello Videla ha establecido qué es un “accidente de tránsito” y qué son los “siniestros viales” en sentido científico y yo me he centrado en justificar principalmente la segunda definición desde la vertiente social criminológica, más cerca de las víctimas que de los investigadores criminalistas.

Osvaldo A. Cuello Videla establece que dentro de la Criminalística contamos con la Accidentología vial como disciplina que “se encarga del estudio referido a la participación

y protagonismo de todo aquello vinculado a los momentos inmediatos, mediatos y posteriores de un accidente de tránsito y se ocupa del reconocimiento, localización, rescate y estudio de todos los elementos o indicios para determinar la mecánica del hecho y sus causas”<sup>4</sup>. Así pues su objeto de estudio es “el accidente de tránsito” como hecho puntual, individual y particular. No tendría sentido redefinir el término para denominarlo siniestro vial que estudia el siniestro vial, sabemos perfectamente que en este ámbito de actuación la nomenclatura es correcta. Es un “término criminalístico”, que puede o no coincidir con otras ciencias. Y a partir de allí “Siniestro Vial” pasará a ser un “término criminológico”, teniendo en cuenta a la criminología vial como disciplina de las modernas criminologías específicas que defienden entre otros autores: Juan Antonio Carreras Espallardo, Wael Sarwat Hikal Carreón, Osvaldo A. Cuello Videla, José Manuel Servera Rodríguez, José María González González, Juan José Martínez Bolaños y Mario Murrieta Fournier.

## Criminología Vial

La criminología juega un papel importante en la accidentología vial, como ciencia que estudia el delito como fenómeno social e individual, e incluye básicamente el estudio de sus causas y la medición de su extensión; a la vez, que contribuye de forma decisiva a las formas de control y prevención del delito, o sea, a la Política Criminal (Serrano Maillo, 2009). Pero la criminología no solo se centra en la delincuencia en sentido estricto, sino que también actúa sobre las conductas antisociales y la reacción que provocan en el medio, lo que se conoce con el nombre de "comportamiento desviado". El concepto más extendido y estudiado es el de “ciencia empírica (de la práctica) y multidisciplinar, que tiene por objeto el estudio del crimen, del delincuente, de la víctima y del control social del comportamiento desviado del individuo”<sup>5</sup>.



Fig. 2. Cuadro de modalidades especiales

<sup>4</sup> Tema's y Debates: Siniestro o Accidente. (Opinión de Mario Murrieta Fournier, Osvaldo A. Cuello Videla y Juan A. Carreras Espallardo). Revista Tema's Número 25 Página 8. 2014.

<sup>5</sup> Victimología vial: La prevención victimal en los siniestros de tráfico, Carreras Espallardo, J. A. Noticias Jurídicas. Diciembre 2011.



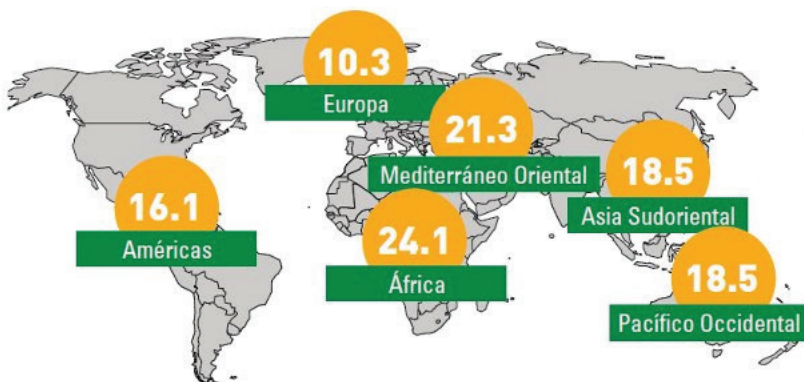
En el estudio de la siniestralidad vial, la criminología, basada en una nueva disciplina de criminología vial, trata de ofrecer soluciones prácticas, en base a experimentos reales y a la observación, desarrolladas en la carretera, tanto urbana como interurbana, para tratar de reducir el número de siniestros viales y por ende, de víctimas. Y la seguridad vial como un conjunto de condiciones que abarcan multitud de factores, tanto normativos, relativos a los elementos que intervienen en la circulación, asistencia en el lugar de los hechos y a posteriori, etc., que permiten que la circulación tenga el menor riesgo de sufrir un siniestro vial y, si este se produce, la respuesta sea lo menor lesiva posible.

El criminólogo mexicano Wael Sarwat Hikal Carreón (Hikal, Wael, et al., 2013) es ferviente defensor de la diversidad en la criminología, impulsor de las modernas criminologías específicas, entre ellas la Criminología Social, Criminología Demográfica, Criminología Ambiental, Criminología Familiar, Criminología Educativa, Criminología Laboral, Criminología de la Salud, Criminología del Arte, Criminología Informática, etc.

Llegados a este punto es el momento de nombrar una criminología específica que se ha denominado CRIMINOLOGÍA VIAL y que por definición formal es la disciplina criminológica encaminada al estudio y prevención de los delitos contra la seguridad vial, y a la resolución de todo conflicto que surja tras un siniestro vial (hecho de tránsito); actuando sobre los comportamientos delictivos o desviados dentro de las vías, a la restitución de la víctima a su estado original; haciendo hincapié en las formas de control social, tanto formal como informal y a la reacción social que causan los siniestros viales. Creada en España en el año 2013 por los criminólogos españoles Juan Antonio Carreras Espallardo y José María González González. Dicha definición se incorpora en el año 2014 a la Wikipedia Criminológica, enciclopedia de Criminología<sup>6</sup>.

El libro “Aspectos Criminológicos en materia de Seguridad Vial”, Editorial Criminología y Justicia (2013), incorpora un primer capítulo dedicado a esta disciplina, escrito por los autores reseñados, bajo la rúbrica: “Criminología Vial. Un nuevo enfoque multidisciplinar de la Seguridad Vial”.

## La probabilidad de morir por accidente de tránsito depende del lugar de residencia



Muertes por accidentes de tránsito, por 100 000 habitantes



Organización  
Mundial de la Salud

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status)





Para finalizar, es necesario destacar igualmente otra disciplina o criminología específica denominada Victimología vial o como también han denominado Criminología victimológica, incluida en la obra “Redefiniendo a la Criminología Académica. Hacia una Pedagogía Criminológica”, término acuñado por Agustín Salgado<sup>7</sup>. La victimología vial es una disciplina que estudia, dentro de la criminología vial, los factores que rodean los siniestros viales centrados principalmente en las víctimas. Realiza una clasificación tipológica de las víctimas de los siniestros viales y ayuda en el estudio del delincuente del tráfico y de los factores que inciden en las medidas de acción preventiva de tipo mecánico, legislativo, de infraestructuras e informativo, que podrán repercutir en la reducción de los siniestros viales.

## Día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico

No menos importante es la atención a las víctimas sobre todo lo que envuelve lo relacionado con los siniestros viales. La

Asamblea General de las Naciones Unidas fijó el tercer domingo de noviembre de cada año, desde el año 2005, para conmemorar el día mundial en recuerdo y homenaje a todas esas personas que dejaron su vida en la carretera. Son las víctimas de los mal llamados accidentes de tráfico o tránsito como suelen decir en Sudamérica. Mal llamados accidentes porque en realidad son siniestros viales —nomenclatura totalmente compartida por los colectivos de víctimas del tráfico—, desgracias que se pueden evitar si todos ponemos más de nuestra parte; los conductores, pasajeros y peatones prestando más atención y respetando al máximo las normas de circulación y la Administración realizando en las carreteras todas las medidas de seguridad para evitar que una deficiencia en la infraestructura viaria sea la causante de la muerte de estas personas. Las recordamos este día porque no nos pueden acompañar y son sus familiares los que tienen el legado de continuar la lucha, inmersos en su tristeza, pero sacando valor para que otras personas se conciencien y no caigan en la misma trampa mortal.

No creo que sea necesario un día en especial para recordarles, porque el luto se lleva dentro, durante todo el año, ya que

<sup>7</sup> Hikal, Wael, et al., *Redefiniendo a la Criminología académica hacia una pedagogía criminológica*, Ed. Flores editor y distribuidor, 2013

todos los días mueren víctimas en la carretera y otras que quedan en silla de ruedas de por vida, pero es una forma muy admirable de hacerse oír y de concienciar.

Una buena amiga, Flor Zapata, que perdió a su hija Helena, la recuerda en el blog «Quiero conducir, quiero vivir»<sup>8</sup> y Esther Rincón —madre del fallecido Juan, que perdió la vida en un punto negro, y que obtuvo un premio «Ponle freno» por su coraje—, ambas son un claro ejemplo de lucha diaria. Y son miles de madres y padres que siguen su línea, la mayoría en silencio. Facebook me ha permitido conocer a muchas familias destrozadas y créanme que llevo su dolor aquí dentro. Como ya sabemos, los siniestros viales provocan la muerte de más de un millón de personas en todo el mundo al año. Víctimas, familiares de víctimas, asociaciones o expertos en tráfico, son un ejemplo del gran movimiento reivindicativo que quiere acabar con la violencia vial. Ellos son los que luchan contra el olvido de las instituciones y la sociedad hacia las víctimas, para que haya más y mejores ayudas, para concienciar a los conductores —presentes y futuros— instando a los gobiernos sobre la realidad victimal, para mejorar las leyes, las carreteras, eliminando los puntos negros, ajustando las indemnizaciones a la realidad, mejorando la atención personal y educando en valores viales desde la infancia.

He tenido la oportunidad de conocer de cerca a los familiares de las víctimas y sinceramente, su dolor se te mete muy adentro y no sabes qué explicación darles, porque lo cierto es que no la tiene. Cuando pierdes a tu mujer, a tus hijos, a tus padres, amigos y demás en un siniestro, en ese momento comienzas una nueva vida de sufrimiento, buscas explicaciones, revisas la legislación. Por mucho que se haga siempre te parecerá poco. Tú vida se acaba...

Lo que sigue igual son las penas, las irrisorias penas para los que matan a un usuario inocente de la vía. Borrachos, kamikazes, conductores sin carné... El

castigo, no más de 4 años de cárcel, en el más grave de los casos, por cometer lo que no entiendo por qué lo llaman homicidio imprudente. No se puede matar imprudentemente cuando vas borracho o despreciando la vida de los demás.

El gobierno ha impulsado la reforma del Código Penal y no ha escuchado a las víctimas que claman por el endurecimiento de las penas en materia de delitos contra la seguridad vial cuando hayan fallecidos. Estimo que cuando se te cruza un animal y para evitar atropellarlo das un volantazo con el fatídico resultado de que colisionas con otro vehículo y por desgracia alguien muere, es mala suerte, ni siquiera homicidio imprudente, en el peor de los casos. Pero cuando estás borracho y decides ponerte al volante con el resultado de que matas a alguien en la carretera, para mí eso es homicidio y como tal debería aplicarse la pena de 10 a 15 años de prisión, que es la establecida actualmente para los homicidios comunes.

Recuerden, tercer domingo de noviembre, es un día de recuerdo, en el que se reúnen miles de personas en diferentes ciudades de nuestra geografía española, pero menos de las que en realidad debieran estar —bien por ocultar su dolor, bien por falta de implicación— y otras que tristemente sí aparecerán en la foto, aprovechando la cobertura que les ofrece este acontecimiento, farsantes disfrazados, aprovechados del dolor ajeno. A los primeros, felicidades y mucho ánimo para seguir adelante. Un lazo naranja simboliza la solidaridad con las víctimas de accidentes de tráfico. Ese día toca ponérselo. Piense en ellas por favor.



## Bibliografía

- Ley de seguridad Vial española. Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (consolidado a 09 de Mayo de 2014) en:  
[http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-339\\_1990.-Ley-Seguridad-Vial.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-339_1990.-Ley-Seguridad-Vial.pdf)
- Código Penal Español y legislación complementaria.
- Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, en  
[http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicaviales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicaviales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf)
- Montoro L. y Toledo, F. (1997): El accidente, prevención y estrategias de intervención, en F. Toledo (dir.): El factor humano en la conducción de trenes: Manual de conducción segura, pp. 31-54. Valencia: Línea Editorial INTRAS.
- Stannard Baker, J.; Fricke, Lynn B., "Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico", Ed. Autor-Editor, 2002.
- Lopez-Muñiz Goñi, Miguel, Accidentes de tráfico, problemática e investigación, Ed. Colex, 4ta edición, 2004.
- Cuello Videla, Osvaldo, [cita al concepto de accidentología].
- Serrano Mañlo, Alfonso, Introducción a la Criminología, Ed. Dykinson, 6ta edición, 2009.
- Tema's y Debates: Siniestro o Accidente. (Opinión de Mario Murrieta Fournier, Osvaldo A. Cuello Videla y Juan A. Carreras Espallardo). Revista Tema's Número 25 Página 8. 2014.
- La enciclopedia de Criminología: <http://wikipediacriminologica.es.tl/>
- Carreras Espallardo, Juan Antonio, et al, Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial, Ed.Criminología y Justicia, 2013.
- Hikal, Wael, et al., Redefiniendo a la Criminología académica hacia una pedagogía criminológica, Ed. Flores editor y distribuidor, 2013.