

## ANÁLISIS CRIMINOLÓGICO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL MUNICIPIO DE LA UNIÓN, AÑO 2013, REGIÓN DE MURCIA.

J. L. Segado Cervantes<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *d1segado@hotmail.com*

Debido al gran número de desplazamientos que se realizan diariamente en el medio urbano, y que el medio urbano es el inicio y el fin de todo desplazamiento interurbano, la ciudad presenta un riesgo elevado de ser escenario de algún tipo de accidente vial, dado que cada municipio tiene sus particularidades geográficas, demográficas y socioeconómicas, así como unas pautas de movilidad concretas, habrá que conocer como estas afectan a la seguridad vial.

Este trabajo pretende evaluar la situación y las necesidades del Municipio de La Unión, identificar los problemas relacionados con la accidentabilidad vial y las causas que los producen, para así poder crear propuestas conforme a la evaluación, para reducir la accidentabilidad y mejorar la seguridad vial del mismo, protegiendo a sus habitantes y aumentando la calidad de vida de estos.

Sin lugar a dudas este estudio representa una imagen en un momento dado, es una fotografía, sería necesarias dos o más fotografías para obtener tendencias y evoluciones.

El Municipio de La Unión, zona urbana. Los datos se asemejan a resultados de otros estudios que vienen a decir que a mayor actividad económica, en las vías urbanas, existe una mayor densidad del tráfico, lo que viene a provocar una mayor accidentabilidad, motivado por la movilidad existente en los núcleos urbanos. En España el 55% de los accidentes y el 46% de las víctimas se producen en zona urbana. La proporción de sufrir un accidente en vías urbanas es mayor que en carretera, por la simple cuestión de exposición, mientras que un ciudadano medio, usuario de automóvil al cabo de la semana realiza como mucho, una salida de fin de semana fuera de la ciudad, cada día laborable efectúa dos o más trayectos en su coche por vías urbanas y metropolitanas (Mataix, 2010).

Así uno de los parámetros fundamentales que se estudia en las condiciones y circunstancias de accidentabilidad es la densidad del tráfico, entendiéndola como el cómputo de vehículos que transitan en un momento determinado por un tramo concreto y comprendido por unos factores.

Por sexo. En cuanto a hombres y mujeres, son los hombres en un 75,55% los que se ven implicados en un accidente de tráfico y tan solo en un 24,45% las mujeres. Si atendemos a la responsabilidad, determinada en los partes de accidente elaborados por los Agentes de Policía Local se establece que los hombres la tienen en un 85,87% y las mujeres tan solo en un 14,13%. Es cierto que las mujeres ocupan menos puestos de trabajo en los que se tengan que desplazar en vehículo, como los repartidores y que el marido suele ser el que conduce el vehículo en las salidas conjuntas. Según un estudio realizado por el Servicio de Estudios de la Fundación Mutua Madrileña, 2011 y dirigido por Jesús Vegas Asensio, se concluye diciendo que las mujeres tienen menos accidentes de tráfico, también ellas conducen más tarde y dejan de conducir antes.

Por edad. Las franjas de edad tanto en implicados como en responsables, ya sean hombres o mujeres, tienen una tendencia similar, bajísima representación en la franja de

0-14 años, aumentando notablemente de 15-24 años, y esta tendencia continua hasta su valor más alto en la franja de 35-44 años, volviendo a bajar en la franja de 45-54 años, y continuando dicha bajada hasta casi inexistente hasta la franja 75 y más.

Por tipo de accidentes. La colisión frontolateral es el más típico con un 32,25%, dato coincidente con las estadísticas a nivel nacional.

Por tipo de vía, predominan los accidentes en vías rectas y en cruce de vías.

Por día de la semana y mes. En cuanto al día de la semana, observamos que los días laborables son los más accidentados, y los fines de semana los que menos. Comprobamos que el día con mayor número de accidentes es el viernes (coincide con estudios a nivel nacional) y el martes, esto se debe en parte a la gran cantidad de visitantes de zonas cercanas que recibe el Municipio de La Unión, este día tiene lugar desde las 6 de la mañana hasta las 14:00h el mercado semanal, en un recinto cerrado junto a Calle Siete de Marzo, el mercado donde se vende fruta y verdura, y en la Calle Mayor del Municipio el mercado de todo tipo de productos, en las calles adyacentes estacionan camiones y furgonetas, sumado al limitado espacio de estacionamiento y la estrechez de las calles, suelen producirse mayor número de accidentes.

En relación al día de la semana, un informe de la DGT señala que es durante los días laborales cuando más accidentes se producen, justo lo contrario que en los accidentes no urbanos. Iguales resultados se obtiene en diversos estudios (Tapia, 1998; Wolf, 1995).

En cuanto a meses en Enero, Marzo, Mayo, Junio, Septiembre, Noviembre y Diciembre, hay una accidentabilidad similar de entre 12 y 14 accidentes al mes. En Febrero tan sólo hay 8 pero también este mes cuenta con menos días. Los meses de verano, Julio con 10 y Agosto con 6 hay una disminución de accidentes considerable, coincidiendo con la gran cantidad de vecinos del Municipio de La Unión que tiene casa de veraneo en zonas costeras cercanas por lo tanto hay menos población, a nivel nacional hay más siniestros en verano, pero en las zonas de veraneo. Un dato interesante es el mes de Octubre y el de Abril, con tan solo 7 y 5 accidentes, estos meses se producen las fiestas del Rosario en el Municipio con una duración de 10 días y la Semana Santa, teniendo variadas actividades desde el medio día o la tarde hasta altas horas de la madrugada y las calles principales permanecen cortadas al tráfico por mercados y procesiones, por lo que el tráfico disminuye en estas zonas que son las zonas donde más accidentes se suelen producir el resto de los meses. También son periodos de festividad aprovechados para viajar.

Entre los meses de Enero y Abril en el periodo de tarde noche se producen uno o ningún accidente por la tarde noche, pudiendo deberse a las bajas temperaturas de estos meses y la bajada del tráfico y peatones en las calles. Aumentando los accidentes en este periodo los meses de Mayo a Julio.

Por zonas. Se observa que existe una concentración de accidentes en las zonas comerciales, en la zona 8, es decir la zona peatonalizada, donde no hay aceras protectoras para los peatones y los vehículos estacionan en su zona de paso, teniendo estos que caminar por la zona reservada para los vehículos, también existen bolardos para proteger a peatones y viviendas, en ocasiones se producen roces con los vehículos, los balcones son muy bajos. Es una zona caracterizada por multitud de cruces en cruz, los espejos que ayudan a visualizar suelen sufrir actos vandálicos.

Seguido de la zona 7, es una amplia zona que incluye grandes avenidas donde circulan gran cantidad de vehículos como Avenida Cartagena, Carrera de Irún, y calles estrechas y

pequeñas, en su mayoría sin señalizar, y de la zona 9, es una zona que incluye dos de las Calles más concurridas como son Calle Mayor y Calle Sor Virtudes, también alberga calles estrechas y pequeñas.

En las zonas más comerciales o con mayor actividad de negocios, es donde existe un mayor número de accidentes, en comparación con zonas más alejadas o zonas comerciales, y que tienen una función más residencial. Obviamente la densidad de tráfico influye notablemente en dichas zonas, y por supuesto la correlación con los tramos horarios (Tapia, 1998; Hickman y cols. 2003; Hanowski y cols. 2008).

Estudios realizados, como los de Wolf (1995) nos hacen referencia a este efecto. Así, indican que existe una correlación entre el mayor número de accidentes y la mayor actividad económica de la zona.

Una de las teorías más prometedoras de la criminología ambiental es la teoría de las actividades rutinarias o también llamada teoría de la oportunidad, fue formulada en el año 1997 por Lawrence Cohen y Marcus Felson y en ella establecen una nueva conceptualización del delito a partir de los elementos de oportunidad y de ausencia de controladores eficaces, tanto de carácter formal como informales.

En sus actividades de todos los días, las personas se ven obligadas a desplazarse en coche o transporte público lejos de sus viviendas y propiedades para asistir a sus trabajos, llevar y traer a los niños al colegio o ir a comprar (Serrano Maíllo, Oportunidad y delito, 2009).

En la sociedad moderna, se producen importantes cambios en la actividades cotidianas, entre otras cosas por los permanentes desplazamientos de un lugar a otro, y el continuo movimiento de vehículos (Garrido Genovés, Redondo Illescas, y Stangeland, Principios de Criminología, 2006).

Por último, por lo que se refiere a las oportunidades para delinquir, probablemente no puede aducirse que todas las personas expuestas a tentaciones delictivas semejantes estén igualmente dispuestas a cometer delitos.

Sin embargo, los estudios de criminología ambiental informan de que existe una relación directa entre mayores oportunidades delictivas y mayor delincuencia, y entre menores oportunidades delictivas y menor delincuencia (Barr y Pease, 1990; Brantingham y Brantingham, 1991, 1993; Clarke, 1993, 1994; Felson, 2002, 2006; Stangeland, Díez Ripollés y Durán, 1998).

## CONCLUSIONES.

- La adopción de medidas para la prevención de accidentes requiere de estudios pormenorizados de las diferentes variables implicadas en la producción del accidente.
- La investigación de los accidentes de tráfico debe realizarse por personal formado y experimentado en la instrucción de diligencias.
- Es necesario un sistema de información de los accidentes de tráfico para la recogida y procesamiento de la información y análisis para diseñar, planificar, revisar y actualizar las medidas preventivas.
- La siniestralidad del Municipio de La Unión se encuentra por debajo de los parámetros de siniestralidad publicados por la D.G.T, al no tener ningún fallecido ni herido grave durante el año 2013.

- Comparando con los años anteriores se ha comprobado el descenso de los índices de siniestralidad desde el año 2007 hasta el año 2013 en el Municipio de La Unión, como consecuencia de las medidas adoptadas y la mejora de la red viaria.
- Se observa una carencia de señalización en gran parte del término municipal, siendo aconsejable su reposición al menos en los lugares donde hay una mayor accidentabilidad.
- En la zona 8 es donde mayor accidentabilidad encontramos, zona caracterizada por ser peatonal, lo que requiere la adopción de medidas de prevención tales como limitar la velocidad, reponer la señalización vertical, reforzar los cruces con marcas viales de ceda el paso y colocar más espejos verticales que ayuden a mejorar la visibilidad.
- La educación vial constituye el primer paso para la prevención de los accidentes, la impartición por parte de los miembros de la Policía Local de La Unión constituye una herramienta de gran valor. El hecho de que los vecinos de La Unión puedan jugar con sus hijos en un Parque Infantil de Tráfico abierto al público y recrear con ellos situaciones reales también es significativo.
- Se debería dotar de más medios técnicos a la Policía Local de La Unión, para garantizar una correcta investigación de las causas y circunstancias de los accidentes, como por ejemplo de aparatos Drogotest ya que la plantilla cuenta con dos Agentes formados para la realización de pruebas para la detección de drogas tóxicas y estupefacientes.
- En todos los atropellos se produjo resultado lesivo, en un 75% grave y en un 25% leve, no es elevado el número de atropellos pero sí su lesividad, por lo que hay que estudiar pormenorizadamente las causas y revisar las zonas para hacerlas más seguras para este colectivo. En ningún caso de peatones durante la entrada o salida del centro educativo se produjeron atropellos, esto es debido a la labor de regulación de tráfico que realiza la Policía Local de La Unión.
- En todos los accidentes en los que estaba implicada una bicicleta hubo un resultado lesivo, en un 100% fueron graves las lesiones, por lo que requiere adoptar medidas para su evitación.
- En los accidentes en los que interviene una motocicleta, en el 57,14% de los casos el resultado fue lesivo para el motociclista, siendo este el tercer colectivo más vulnerable.
- Se observa que muchos de los choques producidos son contra vehículos estacionados, sobre todo en la zona 8, zona peatonal, zona caracterizada por la falta de estacionamiento, por lo que los vehículos se encuentran mal estacionados produciendo dichos choques, se podrían reutilizar solares que hay en la zona para que estacionaran los vecinos.
- Se ha observado que los accidentes de tráfico tienen lugar en zonas de actividad económica y zonas comerciales

## Referencias

Base de datos de las estadísticas de la policía Local de La Unión sobre accidentes de tráfico durante el año 2013.

BERNABEU AYELA, FJ. (2013): El Delincuente Vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica. Tesis Doctoral. Universidad Miguel Hernández de Elche.

Comisión de las Comunidades Europeas. (2003): Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2001-2010. Bruselas.

Comisión de las Comunidades Europeas. (2010): Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2011-2020. Bruselas.

MACIAS SANCHEZ, JM. (2012): Accidentes de Tráfico en Sevilla. Tesis Doctoral. Universidad de Murcia.

RUBIO LARA, PA. (2009). VI Jornadas Nacionales de Victimología. Victimología Vial. La repercusión de los actos violentos en los accidentes de tráfico. Universidad de Murcia. Cartagena.

VEGAS ASENSIO, J. (2009): Incidencia de la lluvia en la siniestralidad. Estudios de seguridad vial. Fundación Mutua Madrileña. Madrid.

VEGAS ASENSIO, J. (2010): Estudio de siniestralidad vial y reincidencia por edad, sexo y lugar de residencia. Estudios de seguridad vial. Fundación Mutua Madrileña. Madrid.