

Las pruebas contra los hermanos Uribe Noguera

En medio del juicio que se adelanta contra Catalina y Francisco Uribe Noguera, por el supuesto encubrimiento a su hermano Rafael, quien violó y asesinó a la menor Yuliana Samboní, la Fiscalía presentó las pruebas con las que pretende mostrar que la familia borró al menos 39 mensajes de Whatsapp y que eliminaron la aplicación del celular del condenado.

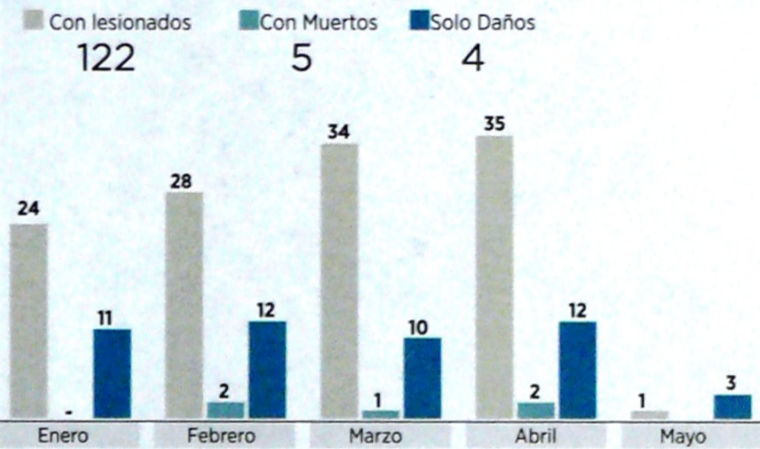
En la audiencia fue escuchado Jauri Chacón, investigador de informática forense del CTI, quien analizó 213 videos de siete cámaras de seguridad, tanto del edificio Equus 66, donde fue encontrado el cuerpo de la menor, y la Clínica Monserrat, a la que trasladaron a Rafael Uribe Noguera. De acuerdo con el perito, en las imágenes

se ve cuando un hombre y una mujer, que serían los hermanos Uribe Noguera, ingresan al edificio hacia las 3:00 p.m. del día del crimen. Luego Francisco trepa un muro para ingresar al apartamento y, finalmente, salen los tres hermanos del sitio a las 5:27 p.m. Los últimos videos son en la Clínica Monserrat a donde ingresan a las 6:15 p.m.

» Francisco y Catalina Noguera son acusados por encubrimiento personal y real.

Bogotá

Siniestros por Gravedad 2019



Fatalidades 2019



Accidentalidad en Transmilenio entre enero y abril de 2019

	Américas	Autopista Norte	Calle 13	Calle 26	Calle 80	Caracas	Carrera 10	NQS	Suba
Atropello a peatón	2	8	2	1	1	20	1	13	3
Caida de ocupante	4	7	2	1	2	5		11	
Choque leve entre troncales		5				4		1	
Incidente con ciclista	5	1			1	5		1	
Incidente con motociclista	3				1	1		1	1
Incidente con particular	2	1			2	2	1	1	1
Incidente con taxi				1		4			

Entre enero y abril hubo cinco muertos y 122 heridos

Nueva flota de TM, oportunidad para reducir la accidentalidad

Para los expertos, la renovación debe estar acompañada de estrategias no solo para mejorar el servicio, sino para disminuir la accidentalidad y hacer más seguro el sistema. Colados, el mayor desafío.



JAVIER GONZÁLEZ PENAGOS

jgonzalez@elespectador.com
@Currinche

Ad portas de que la nueva flota de las fases I y II de Transmilenio (TM) comience a rodar por las troncales de la ciudad, más allá de reducir la contaminación y aumentar la capacidad del sistema, también será la oportunidad para hacerle frente a la accidentalidad. Aunque el panorama es alentador –pues cada vez son menos las víctimas en medio de hechos que involucran un articulado–, las estadísticas no dejan de ser alarmantes.

Hasta la primera semana de mayo los accidentes en el sistema cobraron cinco vidas y dejaron 122 heridos. Solo el año pasado, TM contabilizó 191 accidentes, con un saldo de 32 muertos y 398 lesionados. Las cifras indican también que el suceso más frecuente es el atropello de peatones: hasta abril pasado se contaban 50 casos, siendo las troncales de la Caracas y NQS (con 20 y 13 hechos, respectivamente) las más afectadas.

La caída de usuarios, bien sea en estaciones o a bordo de los vehículos, es el segundo evento más usual, con 32 casos, registrados en su mayoría en la NQS y en la autopista Norte. Le siguen los incidentes con ciclistas (13 eventos), carros particulares (11) y motociclistas (siete).

Colados, el problema sigue

Llegar a determinar con precisión las causas de un accidente en Transmilenio y sus eventuales responsables puede ser tarea ardua y compleja, dado que entran en juego factores como el exceso de velocidad, las condiciones de la malla vial y hasta el mismo estado de los vehículos, algunos de ellos con más de 10 años de operación.

Sin embargo, los expertos llaman la atención frente a los que exponen su vida por evadir el pasaje y que, sin duda, inciden en la seguridad del sistema. Las estadísticas respaldan esta tesis, pues de las cinco víctimas mortales este año, tres eran personas que, al parecer, pretendían colarse al sistema. En esa línea, TM ha advertido que

quienes se cuelan no solo ponen en riesgo su vida, sino la de los pasajeros que van en un articulado.

Oportunidades

Según Fernando Rojas, experto en movilidad, aunque lo más probable es que con la llegada paulatina de los 1.441 buses la accidentalidad se reduzca –pues son vehículos nuevos, más seguros y sin el desgaste de la flota actual–, el reto será intensificar las labores contra los colados, pues sus imprudencias influyen en la operación, sin importar si el bus es nuevo o viejo.

“Los nuevos buses son una oportunidad para que el Distrito relance Transmilenio y optimice los servicios. El desafío es cautivar de nuevo a los usuarios y hacer el sis-

tema más cordial, pero sobre todo seguro. De allí la necesidad de trabajar contra la evasión, si no se perderán esos beneficios”, asegura.

A su turno, Ricardo Montezuma, Ph.D. en movilidad y urbanismo, destaca un aspecto que mejorará la seguridad de los pasajeros, que será la nueva distribución de las sillas en los buses, que estarán de forma lateral, mejorando la circulación de usuarios y disminuyendo las aglomeraciones en puertas. No obstante, alerta que su efectividad para reducir las víctimas se verá mermada si no se controlan los evasores. “Hoy muere más gente por colarse que por cualquier otra cosa. Por eso hay que sancionarlos con más contundencia”, explica.

Néstor Sáenz, profesor del programa de investigaciones de tránsito y transporte de la Universidad Nacional, resalta que de los 1.441 vehículos nuevos, 925 serán biarticulados. Aunque implican más capacidad, también mayor riesgo. “Entre más pasajeros vayan en los buses (muchos de ellos de pie), mayor será el número de heridos ante situaciones como una frenada en seco o un choque. Es un acierto la nueva distribución de las sillas, pero no cambiará la situación si no hay controles más fuertes a la velocidad”. En esto coincide Fernando Rojas, quien propone temporizadores en los semáforos para que los conductores no se vean obligados a frenar intempestivamente y puedan calcular con antelación si siguen su marcha o no.

Con conductores y usuarios

Para hacerle frente a la accidentalidad, Transmilenio trabaja de la mano de los concesionarios para hacer seguimiento preventivo al estado de los buses, sumado a campañas educativas y de concientización. Entre las acciones se destacan controles de velocidad, hábitos de conducción y uso correcto de los buses. El sistema también alerta a los conductores sobre potenciales riesgos por actos y condiciones inseguras, como vías deterioradas, daños en la infraestructura y novedades de la señalización.

Frente a los usuarios, si bien el trabajo se ha orientado en la cultura ciudadana y la buena conducta, se han aumentado las barreras en los separadores, la implementación de puertas anticolidas y el aumento de la vigilancia. Sin duda, hacerle frente a la accidentalidad será decisivo para alcanzar la meta de optimizar la operación y mejorar las frecuencias. No obstante, el trabajo es conjunto y demanda el compromiso del sistema, de los conductores y los usuarios. ▀