

Cada  
tragedia  
en la vía  
tiene un

# DES PUÉS



*fundación*  
Seguros Caracas

Milagros Socorro  
Luis Brito

Cada  
tragedia  
en la vía  
tiene un

DES  
PUES

Cada  
tragedia  
en la vía  
tiene un

# DES PUÉS



*fundación*  
Seguros Caracas

Milagros Socorro  
Luis Brito

Conceptualización y gerencia  
**Gerardo Perozo**

Coordinación general  
**Rosario Santander**

Textos  
**Milagros Socorro**

Fotografía  
**Luis Brito**

Dirección de arte y diseño  
**La Cocina Publicidad**

Corrección de textos  
**Sebastián De La Nuez**

Producción gráfica  
**Carlos Castillo**

Impresión  
**Editorial Latina,**  
**Caracas, Venezuela**

## Agradecimientos

Agradecemos a Carlos Miguel Atencio,  
de Fundación para la Medicina Familiar;  
Lilian Romero, de Asotrásito;  
y Gilberto Morillo, de Corposalud Mérida,  
por la ayuda prestada en la identificación  
de cada uno de los casos.

# Junta Directiva Fundación Seguros Caracas

Presidente

**Gustavo Luengo**

Vice Presidente

**Jorge Alcubilla**

Secretario

**Ángel Maciñeiras**

Directores

**Víctor Meintjes**

**Octavio Calcaño-Spinetti**

**Néstor Luis Luengo**

**Charo Méndez**

**Rafael Orihuela**

**Alberto Vargas**

Gerente General

**Gerardo Perozo**

Coordinadora de Programas

**Rosario Santander**

Los relatos que este libro ha puesto en sus manos recogen las historias de gente como usted. Gente que un día se levantó como solía hacerlo, con los mismos sueños de la víspera, con el mismo arsenal de preocupaciones y asuntos pendientes. Nada auguraba que el infortunio estaba allí, agazapado, al acecho, y que en algún momento saltaría para segar una vida o cambiar muchas, debido a una tragedia en la vía.

En todos los casos, el horror viajó en automóvil. No es de extrañar. Miles de venezolanos fallecen todos los años por causas atribuibles a la inseguridad en las vías y otros tantos terminan con algún tipo de discapacidad por la misma razón. Todos conocemos historias iniciadas un mal día en una carretera pero no siempre nos conectamos con la compleja dimensión humana de este drama y el dolor que deja a las víctimas que sobreviven, así como a sus familiares y amigos cercanos.

Las estadísticas, aún fallas y parciales, dan cuenta de un panorama aterrador. En esta publicación decidimos ir más allá de las cifras y encarar algunos casos en particular. Queríamos poner cara al dolor, acento al expediente, ilusiones, risas, expectativas y proyectos a esta realidad.

Hemos narrado estas catástrofes individuales con la esperanza de contribuir a sensibilizar a un país que pareciera no haber reparado en la magnitud de esta tragedia cotidiana, en la frecuencia con que se registran estos golpes brutales a la cotidianidad de la gente; y, sobre todo, en el hecho de que los siniestros en las carreteras no son circunstancias naturales que debemos aceptar con la resignación con que admitimos los previsibles desenlaces del devenir humano. La inmensa mayoría de los hechos violentos en las vías pudieron evitarse. Debieron evitarse. Debemos evitarlos.

Ese es el compromiso de la Fundación Seguros Caracas, una institución empeñada en

## *Fundación Seguros Caracas*

constituirse en referencia en la prevención y atención en Diabetes y Seguridad Vial, partiendo de la consideración de que somos el primer país de América Latina y el Caribe en mortalidad por causa de siniestros en las vías, con una tasa de 22,7 muertes por cada 100 mil habitantes.

Con todo esto en mente, recogimos los testimonios únicos de nueve venezolanos que con desprendimiento compartieron sus vivencias, unos como afectados directos y otros como estudiosos del problema.

Queremos dejar constancia de nuestro agradecimiento a Mariela Guillén, Marina Castro de Vidal, Jonathan Vilorio, Marialejandra Martín, José Gabriel Navarro, Juan Ruiz, Carmen de Allen, así como a los especialistas Fedor Hernández y Yosú Viteri. Todos ellos han vivido historias extraordinarias. Son ejemplo de superación y dedicación, prueba palpable de que está en lo humano la capacidad de sobreponerse a sufrimientos

inimaginables, así como también está la irresponsabilidad, la impunidad y la injusticia que, como veremos, son “sombras” presentes en estos relatos.

La tarea de informar y sensibilizar, que creemos lograda con este trabajo, habría estado incompleta si no hubiera estado conducido con altura y respeto por cada uno de nuestros protagonistas. Por eso queremos agradecer a Milagros Socorro y Luis Brito por el trabajo tan delicado y profesional que hicieron al escribir y retratar el drama y la esperanza de estas historias.

Lo que entregamos a los lectores no son víctimas. Sus historias están ahora al alcance de la ciudadanía que conduce diariamente y que camina por las aceras; al motociclista y al usuario del transporte público.

Las ponemos en sus manos con la certeza de que los pequeños cambios en las personas acelerarán las grandes transformaciones en las sociedades.



*Aquella muchacha altiva,  
segura de sí misma,  
que posaba para los fotógrafos  
y estrenaba vestidos a cada rato,  
se convirtió en una especie  
de bebé horrorizado.*

# MARIELA

Mariela Guillén vive sola en una quinta en la parroquia Manuel Dagnino de Maracaibo. Es la casa donde creció. El inmueble era el patrimonio de sus padres, ya fallecidos, y ella lo ha dividido en varias partes que alquila como áreas independientes. Es una manera de obtener ingresos, ya que está impedida de trabajar.

Hasta hace poco se desplazaba con muletas y mucho esfuerzo. Pero llegó el momento en que tampoco eso fue suficiente. Tuvo que buscarse una silla de ruedas automática. Y así va del estudio a su habitación. De ésta a la cocina y del comedor a la puerta de la calle. Suele recibir muchas visitas. Mariela es del tipo de personas que siempre está rodeada de amigos porque su sola presencia

es reconfortante. La placidez de su ánimo y su hermosa sonrisa son su marca. Excepto en los tiempos en que ocurrieron cosas terribles y la desgracia se abatió sobre ella.

Mariela del Carmen nació en Maracaibo el 5 de septiembre de 1963. Es la menor de seis hermanos. Cuando el último de sus hermanos se casó, ella quedó sola con sus padres, quienes murieron hace unos pocos años, con seis meses de diferencia.

Su padre era comerciante informal. Y su madre se ocupaba de los afanes del hogar. Desde niña, Mariela compartía las clases en la Escuela 15 de Enero con el trabajo en el mercado donde su padre tenía un puesto de frutas y hortalizas.

*“El caso es que a los dos nos llegó el infortunio. Era una camioneta Dodge. Se me vino encima. Y ya no supe más”.*



Concluida la primaria se fue a la Normal Alejandro Fuenmayor, donde, en 1981, obtuvo su primer título: bachiller asistencial en Trabajo Social. Con ese diploma solicitó y obtuvo empleo en la institución benéfica de la Lotería del Zulia. “Un buen cargo”, dictamina. Pero fueron su encanto y la elegancia de su porte los que le valieron ser *reina* de los trabajadores de la Lotería del Zulia.

—Fui candidata al Miss Zulia -dice con indisimulado orgullo- en representación de la Lotería. También fui *señorita Primero de Mayo*. Tengo que decirlo sin ninguna modestia: yo fui una niña muy linda. Siempre me elegían novia del liceo, madrina del salón... Inclusive, fui reina de las ferias de La Milagrosa, en noviembre. Finalmente, me quedé como imagen de la Lotería del Zulia.

Además de trabajar en las oficinas, aparecía en sus mensajes publicitarios, incluidas las grandes vallas emplazadas en las avenidas.

En 1982, Mariela ingresó a la Universidad del Zulia para estudiar Comunicación Social.

—Ya me había consolidado en mi trabajo. Tenía el proyecto de hacerme una profesional. Llegó un momento en que dividía mi tiempo entre mis estudios, el trabajo y las actividades de reinado. Yo era una muchacha muy activa, muy jovial. Mi mamá decía que nunca estaba en casa. Además, tenía novio. Era el gerente de finanzas de la Lotería del Zulia. Nos casaríamos en cuanto terminara la carrera. Mi vida era un sueño. Estaba a punto de

graduarme, era una novia feliz y la reina de la Lotería. Nunca había sido tan feliz.

El 20 de mayo de 1988, Mariela salió de la sede de la Facultad de Humanidades de LUZ y se dirigió a la clínica Falcón. Iba a visitar a su secretaria, quien estaba hospitalizada. Iba manejando su Chevette azul y llevaba como pasajeras a dos compañeras de la universidad, que también iban a visitar a la amiga enferma. Era el comienzo del semestre. Ninguna tenía mayor apremio. Iban cantando a grandes voces una canción de Kiara que difundía la radio.

—En una de las avenidas, yendo de Delicias a la Falcón -explica Mariela- yo esperaba el cambio de luz. No sé si fue que me apresuré a marchar cuando se puso en verde y si es que el otro venía con el final de la luz de él.

El caso es que a los dos nos llegó el infortunio. Era una camioneta Dodge. Se me vino encima. Y ya no supe más.

Mariela quedó inconsciente. Sus compañeras presentaron contusiones, pero salieron ilesas. Las tres llegaron a la clínica adonde iban. Pero Mariela lo hizo en coma, un estado en el que permanecería durante un mes. Tenía lesiones cerebrales. Los médicos no sabían si viviría o moriría al día siguiente.

“Hice un paro respiratorio. Tuve un desprendimiento del tallo cerebral, que me afectó el habla. Cuando desperté no entendía nada: por qué los aparatos, por qué la inmovilidad, por qué los dolores.

Veía enfermeras, veía médicos... hasta que una de mis hermanas me explicó lo que había sucedido. Le entendí todo, pero no le pude contestar. Al principio no hablaba, solo emitía sonidos ininteligibles. No podía mover nada. Excepto los párpados, que se convirtieron en mi forma de comunicación. Esa inmovilidad duró nueve meses. Todo ese tiempo con traqueotomía y bombona de oxígeno. Aquella muchacha altiva, segura de sí misma, que posaba para los fotógrafos y estrenaba vestidos a cada rato, se convirtió en una especie de bebé horrorizado. Usaba pañales. Comía compotas”.

Nueve meses después del hecho violento que la dejó en coma, Mariela sabía que viviría, pero estaba tetrapléjica: solo movía la cabeza. Comenzó a recibir rehabilitación. Se instaló en una silla de ruedas, le quitaron “la tráqueo”, como ella dice con familiaridad; dejó la sonda nasogástrica y las compotas. Ya podía deglutir alimentos. Tenía una tablilla con el abecedario e iba marcando con el dedo las letras necesarias para formar palabras. No perdió la memoria pero tenía -tiene- amnesia temporal con respecto al terrible suceso. “Y no me preocupo en recordarlo. Ya pasó”.

Cuando llegó a su casa pidió que la dejaran sola en su habitación. Quería correr al espejo para ver el rostro que tantas lisonjas había cosechado. “Lo que vi”, dice, “fue una imagen deformada de lo que habían sido mis facciones. Ahí comenzó mi amargura. Pero no sería el final de ellas. Muy pronto recibí sendas cartas

la Universidad y de la Lotería, por incapacidad. Y en cuanto salí de peligro, mi novio dejó de venir. Simplemente, no lo vi más”.

“Cuando me vi destruida, mis ilusiones rotas, sin novio, sin trabajo, sin universidad, en una silla de ruedas, sin poder hablar, intenté suicidarme... y realmente me suicidé. Tomé un frasco de pastillas para dormir. Cuando desperté había pasado una semana y estaba en la clínica. Había muerto aquella Mariela que tenía un ego de tres metros y necesitaba de su belleza y de las atenciones de los demás para vivir. Pedí que me trajeran un sacerdote. Hablé con él. Me perdoné, me acepté con mis limitaciones. Admití la situación y enterré aquella Mariela frustrada, amargada, aislada porque no quería que nadie la viera fea. Volví a nacer. Desde entonces he crecido mucho espiritualmente”.

---

*“Acepté la situación y enterré  
aquella Mariela frustrada,  
amargada...  
Y volví a nacer”.*

---

En el 91 regresó a la universidad. Terminó la escolaridad. Hizo la pasantía en una agencia de publicidad; y un año después recibió su segundo título, ahora de licenciada, en un acto de grado donde los aplausos atronaron por ella. Inmediatamente comenzó a escribir

columnas para periódicos. En el 94 publicó su primer libro, *El milagro depende de ti*. Cuatro años más tarde entregó a la imprenta un original con su historia. Y a la fecha su bibliografía consta de tres títulos.

En algún momento experimentó la necesidad de conocer al hombre que iba al volante de la camioneta que la embistió. Sabía que había sido atrapado y sometido a un juicio donde se declaró su inocencia.

—Él me vio tirada y me abandonó -dice Mariela-. Años después lo fui a buscar. Toqué a su puerta y pregunté por él. Había perdido su trabajo y su familia. Salió. Me vio. Nos abrazamos y lloramos los dos. Él necesitaba mi perdón. Yo necesitaba perdonar. Entonces comenzó mi alegría, mi tranquilidad.





**Gerenplanif**

SOCIEDAD INTERNACIONAL DE GERENCIA  
Y PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA  
*"Tecnología para el Éxito"*

**Rafael Vidal**

*Orgullo y Ejemplo  
de la Juventud*

*Con voz temblorosa,  
Marina preguntó quién  
era el muerto.*

*—Un tal Vidal -le contestaron.*

*—Ese es Rafael Vidal, mi hijo.*

# MARINA

El 12 de febrero de 2005, el teléfono sonó en la casa de Marina Castro de Vidal. A esa hora el timbre pareció un estruendo. Iban a ser las 4:00 de la mañana. Apenas levantó el auricular, la señora escuchó una voz angustiada que le preguntaba si esa era la casa de Rafael Vidal.

Cuántas veces habría escuchado esa pregunta, formulada en todos los tonos imaginables. Su hijo, Rafael Vidal Castro, había nacido en la muy caraqueña clínica Razetti, el 6 enero de 1964. Estaba destinado a ser un rey. Más que eso, sería aludido con el nombre de un dios griego, Tritón, mensajero de las profundidades marinas, criatura extraordinaria: se le representa como la versión masculina de una sirena, con el poderoso torso de un hombre y la cola de un pez.

Cuando el niño tenía dos años comenzó a asistir al pre-kínder del colegio Saint George, donde completaría la primaria. Antes de cumplir los 7 años, la madre lo inscribió en un curso de natación de tres meses en la piscina del Parque Miranda, frente al Parque del Este. La iniciativa no estaba tan vinculada con el deporte y el espíritu de equipo como con el anhelo de estimularle el apetito al niño, que estaba tan flaco como un fideo, según recuerda la madre. “No comía nada”, confirma ella. “Parecía que se iba a partir. Alguien me dijo que la natación era un buen remedio para la inapetencia. Eso fue todo. Pero al terminar el curso de un trimestre hicieron una competencia, y Rafael ganó la prueba de espalda. Al segundo curso volvió a ganar. Se trataba de unas actividades para jugar,



básicamente. Sin embargo, su primer profesor, Andrés Alvarado, dijo que tenía condiciones. Así se inició en una disciplina que al principio ni siquiera le gustaba, pero yo insistí y lo dejaba en la piscina, incluso cuando lloraba para que lo sacaran”.

Así comenzó su trayectoria deportiva, que por muchos años compartió con las actividades académicas. Rafael Vidal hizo el bachillerato en el colegio Santiago de León de Caracas.

En 1978, cuando tenía 14 años, comenzó a representar a Venezuela en diversas competencias regionales. En 1980, con apenas 16 años, fue seleccionado para los Juegos Olímpicos de Moscú '80, donde finalizó duodécimo en los 200 metros mariposa y décimo octavo en 100 metros, en esta misma especialidad. Ese mismo año participa en el XXV Campeonato Suramericano Abierto de Natación en Buenos Aires, donde obtiene una medalla de oro y una de plata; así como en la Copa Latinoamericana, celebrada en Madrid, España. En 1981 concurre al Campeonato Suramericano de Natación por edades, en Medellín, Colombia, y se alza con dos preseas de oro. Luego va al Campeonato de Natación Centroamericano por edades, en Oaxtepec (México), donde también es merecedor de un par de medallas doradas; y en los IX Juegos Bolivarianos, en Barquisimeto, se convierte en la gran revelación al barrer con seis medallas de oro y dos de plata.

En 1982 va a los XIV Juegos Centroamericanos de La Habana, Cuba, y repite la hazaña de

hacerse con media docena de medallas de oro. En 1983, en los IX Juegos Panamericanos de Caracas, debe conformarse con cinco medallas de bronce. Pero antes de cumplir los 20 años iba a convertirse en el primer nadador venezolano en obtener una medalla olímpica. Sería en la categoría 200 metros estilo mariposa, en los Juegos Olímpicos de Los Ángeles 1984. El país comprobaría orgulloso que su atleta había dado la pelea en la final más cerrada de toda la natación en esos Juegos. Este sería el marcador:

- Jon Sieben, Australia, 1:57:04, oro.
- Michael Gross, Alemania, 1:57:40, plata.
- Rafael Vidal, Venezuela, 1:57:51, bronce.

Al cumplir una década de carrera, en 1988, se hace presente en la Sesión Especial de la Academia Olímpica, que tuvo lugar en Olimpia, Grecia.

"Aquel día todo fluyó", evocó Rafael en 2004, cuando se celebraron las dos décadas de su hazaña de California. "Mi plan estratégico era hacer 1:58, y no sólo lo logré, sino que rebasé este tiempo, nadé medio segundo más rápido. Fue la mejor carrera de mi vida. Me siento orgulloso de varias maneras: desde el punto de vista técnico, hice un registro de altísimo nivel (1:57:51), mi marca fue récord del continente americano hasta 1991. Y, desde el punto de vista humano, esta hazaña ha formado parte de la vida de un montón de gente que todavía la recuerda, me reconoce y me ha hecho parte de sus vivencias”.



Cuando decide regresar a las aulas, Rafael Vidal estudia Administración de Empresas y una maestría en Ingeniería Informática, en la Universidad de Florida en Gainesville. Posteriormente estudia Programación Neurolingüística, Terapia Gestalt y Psicología Analítica Junguiana. Al retirarse de las competencias, se dedica a dictar cursos y charlas sobre el éxito y el crecimiento personal en el ámbito organizacional.

Y en esto también triunfó, así como en los medios de comunicación. Formó parte del *staff* de narradores deportivos de RCTV, tuvo un programa de radio. Escribió un libro titulado *Los sellos secretos* que, según él, es "una mezcla de autoayuda con espiritualidad".

Aquella madrugada, Marina Castro de Vidal dormía con cierta incomodidad. Había tenido



un accidente y se había fracturado la cabeza del fémur. Llevaba varios días de reposo obligado. El hombre de la voz angustiada le preguntó si había alguien más en casa. Marina optó por darle el teléfono de su hija. Colgó el teléfono y quedó en un estado de gran inquietud.

Igual que sus padres, Marina es oriunda de San Cristóbal, donde nació el 29 de julio de 1937. Tiene medio siglo en Caracas. Su esposo, Rafael Antonio Vidal, había nacido en San Sebastián, Guipúzcoa, España, de donde vino cuando era un joven, pero ya con el título de ingeniero eléctrico, que revalidaría en la UCV. Se conocieron en una fiesta en Caracas. Se casaron y tuvieron dos hijos, Ana Carolina y Rafael Antonio, el Tritón. Rafael, el padre, trabajó 33 años en Cadafe. “Fue un extraordinario esposo”, dice Marina, quien se

quedaría viuda, precisamente, en 1984, dos meses después de que su hijo le diera a Venezuela su primera medalla olímpica en natación.

Invasada de oscuros presagios, Marina llamó a la Policía de El Hatillo y preguntó si habían tenido noticia de algún accidente en la zona. Le contestaron que, efectivamente, acababan de levantar un choque frente al Centro Médico La Trinidad.

En 2005, Rafael Vidal estaba divorciado y vivía solo en la urbanización Los Naranjos, en el sureste de Caracas. Aquella noche había salido a cenar con una amiga. Concluida la velada, llevó a la muchacha a su casa, en la urbanización La Esmeralda, y dio la vuelta para dirigirse a la suya. Al llegar al semáforo, se detuvo a esperar el cambio de luz. Y, cuando arrancó con intención de girar hacia La Trinidad, lo impactó un vehículo Hummer que venía a exceso de velocidad y haciendo *pique* con otro carro. Al volante de la Hummer iba Roberto Detto, quien, en julio de 2007, fue sentenciado por el Tribunal Supremo de Justicia a 15 años de prisión en el retén judicial de La Planta, ubicado en El Paraíso. El Tribunal Séptimo de Juicio consideró que el acusado era culpable, debido a que se desplazaba a una velocidad excesiva. “Es un delito intencional”, explicó el abogado acusador, Javier Elechiguerra, “porque es imposible que una persona que anda en esas condiciones no vea la probabilidad de que ocurra lo que ocurrió y ese es el concepto que decide el dolo eventual”.

Marina de Vidal es estudiosa de la filosofía y las religiones. Es muy activa en labores comunitarias. La última vez que vio a su hijo fue el jueves 10 de febrero, cuando fue a visitarla y llegó, como siempre, gritando: “madre, madre, dónde estás”.

El viernes fue a Maracay a dictar un taller. Y el sábado se atravesó en el trayecto del infortunio.

—No tengo dudas de que lo volveré a encontrar en algún lado -dice Marina refiriéndose al hijo ausente-. En un sueño me dijo: “La muerte no existe, mamá, solo cambiamos de plano. No tengas miedo cuando tengas que venir, yo te estoy esperando”.

El funcionario de turno en la Policía de El Hatillo le confirmó que se había producido un siniestro en la vía, con saldo de un muerto y un herido. Con voz temblorosa, Marina preguntó quién era el muerto.

—Un tal Vidal -le contestaron.

Aferrada a un hilo de esperanza, volvió a preguntar: cómo es el carro.

—Un Toyota azul marino -escuchó. Y fue como un mazazo.

—Ese es Rafael Vidal, mi hijo.

A las 5:00 de la mañana, el Tritón rubio llegó a la morgue. Acababa de cumplir 41 años.





“*Los infortunios en las vías son conocidos como la tragedia interminable. Estos desastres significan anualmente la muerte, en América, de casi 130 mil personas.*”

# FEDOR

Desde hace más de medio siglo, los accidentes viales son un problema de salud pública en Venezuela.

Así lo sentencia el educador Fedor Hernández Figueroa, licenciado en Educación de la Universidad Central de Venezuela, con formación de postgrado en Salud Pública en la Escuela de Salud Pública de la Facultad de Medicina de la UCV; y en Salud de los Trabajadores, en el Instituto de Altos Estudios Arnoldo Gabaldón, en Maracay.

—A partir de la década de los 50 —dice— se registra un aumento sostenido de los accidentes de tránsito. En la actualidad, gran parte de los presupuestos de salud se emplean en la atención de personas víctimas de accidentes viales.

En Venezuela fallecen más de seis mil ciudadanos al año como consecuencia de accidentes de tránsito. Específicamente en 2006 se produjeron más de 32 mil siniestros con saldo de 6 mil 281 personas muertas.

De esa terrible suma, 70% corresponde a individuos entre los 18 y 44 años de edad. De hecho, la inseguridad en las vías ocupa el quinto lugar como causa de muerte y sólo la superan los homicidios, las enfermedades cardiovasculares, el cáncer y la diabetes.

En 2007 se produjeron 7 mil 517 muertes: 6 mil 83 víctimas masculinas, lo que representa 80,92% del total para ese año. El resto, 19,07%, correspondió a mujeres fallecidas por esta causa. En ese período, los primeros cinco estados con mayor índice de mortalidad fueron Zulia, Carabobo, Miranda,

# Muertes en Venezuela por accidentes de tránsito



Distrito Capital y Lara. Para 2008 hubo un aumento de 303 muertes por accidentes viales, con un total de 7 mil 820 fallecidos, de los cuales 81,30% fueron de sexo masculino, y 19,07%, femenino. Para este año hubo una variación en cuanto a los cinco primeros estados con mayor frecuencia de mortalidad, ubicándose de la siguiente manera: Zulia, Miranda, Carabobo, Bolívar y Barinas.

Estas cifras confirman que en las vías mueren más hombres que mujeres. Por cada cien muertes, 81.11 corresponden a varones y 18.88, a mujeres. Es un dato importante para las organizaciones e instituciones que planifican y desarrollan programas educativos relacionados con la promoción de la salud, así como la prevención de accidentes ocasionados por vehículos a motor.

## ¿Accidentes?

Fedor Hernández Figueroa se desempeñó como coordinador del Programa Nacional de Prevención de Accidentes del Ministerio del Poder Popular para la Salud.

—Por cierto -advierte-, la palabra **accidente** deberíamos ponerla entre comillas: puesto que todo hecho que, siendo previsible, ocurre, no puede ser considerado accidente. Muchos de los hechos violentos en carretera, como volcamientos, choques, arrollamientos...no son accidentes, porque había riesgos que debieron ser disminuidos o eliminados.

Si uno sabe que tiene los cauchos lisos, está consciente de que el caucho puede explotar y producir un siniestro. El concepto de accidente está en revisión.

Inclusive, la Organización Mundial de la Salud (OMS) no habla de accidentes sino de **traumatismos por tráfico de vehículos de motor**.

Efectivamente, según establece la aludida OMS: "Históricamente se consideraba que los accidentes de los vehículos de motor eran sucesos azarosos y ocurrían a los demás como consecuencia inevitable del transporte. El término **accidente** puede dar la impresión de inevitabilidad e impredecibilidad, es decir, de suceso imposible de controlar. Pero los choques causados por el tránsito son, por el contrario, sucesos que cabe someter a análisis

En las vías fallecen cada año { 81,1%



racional y acciones correctoras.

En la década de 1960 y a principios de la siguiente, muchos países con una alta proporción de vehículos de motor empezaron a lograr grandes descensos de la cifra de víctimas mediante estrategias científicas, orientadas a obtener resultados”.

En sustitución del término impreciso, las autoridades optan por referirse a *hecho violento por tráfico motor (HVTM)*. “Toda la población es susceptible de estar involucrada en un HVTM, porque, cuando se produce un choque, puede salir afectado el chofer o un pasajero, igual que los peatones o ciclistas. De la misma forma, puede verse afectado un niño de meses o una persona mayor. Pero la mayoría de las víctimas están entre 18 y 35 años”.

### Un problema de todos

En Venezuela, confirma Hernández Figueroa, la incidencia de casos ha venido aumentando en el tiempo:

—La población no ha entendido que los hechos violentos en carreteras son un problema de todos y que no es algo normal. No es cierto que las pérdidas humanas, las lesiones y los costos económicos que los hechos violentos en carretera suponen sean

el precio que las sociedades deben pagar por la movilidad permitida por los vehículos, así como el desarrollo económico que impulsan. El asunto debe verse desde otro punto de vista. Debe partirse de una concepción más holística y, definitivamente, conceder mayor importancia a la prevención en todos los niveles del sistema de tránsito. Desde esta perspectiva, es preciso partir de una identificación clara de todos los factores de riesgo implicados en los hechos violentos por tráfico motor; y mitigar sus consecuencias mediante intervenciones en los componentes del sistema, que son, básicamente, el ser humano, el vehículo y la infraestructura vial.

Fedor Hernández invita a la comunidad a preguntarse por qué ocurren los siniestros. Su experiencia le permite asegurar que la mayor incidencia obedece al factor humano. Y especifica:

- Desconocimiento de las leyes.
- Incumplimiento de las normas, incluso de las que se conocen perfectamente.
- Pocas habilidades y pericia para conducir (carencias que muy pocos conductores admiten).
- Ausencia en el país de una infraestructura docente para enseñar apropiadamente a manejar. No hay cursos, no hay magisterio, no hay escuelas para la formación de conductores; la gente aprende con su padre, con una tía, con algún amigo, en fin, con allegados que podrían transmitir su propio desconocimiento del marco normativo.
- Una serie de malos hábitos al conducir.

Desde luego, en el factor humano debe incluirse de manera preponderante la conducción bajo los efectos del alcohol y/o drogas, que alteran las condiciones físicas y mentales:

—Una de las causas fundamentales de los HVTM es el consumo de alcohol -alega Hernández-. Eso se sabe, pero no se registra. Es importante que toda persona que tenga un choque exija un examen toxicológico al conductor o conductora del otro vehículo. Más aún, todo ciudadano que tenga un accidente debe hacerse ese examen. La OMS es enfática al dictaminar que la conducción a velocidades excesivas o inadecuadas bajo la influencia del alcohol, el sueño o el cansancio y sin dispositivos de protección (como cinturones de seguridad, sillas de seguridad para niños y cascos) para todos los ocupantes del vehículo son factores que contribuyen a choques, fallecimientos y traumatismos graves causados por el tránsito. También deben mencionarse enfermedades como hipertensión y problemas de visión y compromiso de la motricidad.

---

*“Una de las causas fundamentales de los HVTM es la conducción bajo los efectos del alcohol”*

---



18,8% }

## El vehículo y las vías

El segundo factor es el de las condiciones del vehículo.

—Es común, en Venezuela -dice Hernández-la circulación de unidades con fallas en la parte eléctrica, la mecánica y el sistema de frenos, así como con luces en mal estado. Frente a eso deben instrumentarse normas para la seguridad de los vehículos y exigirse un permanente control de los mismos. Si se observaran estas previsiones, no veríamos carros apagados en plena vía, obstruyendo el tránsito y elevando el riesgo de siniestros.

El tercer factor es el de las vías.

—Hay una legislación que establece claramente cómo deben estar construidas las calles y carreteras; y también dice que éstas deben ser supervisadas. Pero el caso es que el sistema vial está muy mal. Tenemos fallas

severas de señalización y vías llenas de huecos. Y eso es grave.

Apuesta Hernández Figueroa: “Si todas las instituciones hacen lo que tienen que hacer, la casuística disminuye. No sé exactamente cuál es la cantidad de vigilantes de tránsito por el número de habitantes en nuestro país. Lo que sí es evidente es que esos funcionarios están mal dotados: no tienen los recursos suficientes para hacer el trabajo que les compete. Carecen de radios y motos en cantidad suficiente y en calidad adecuada. Y lo otro es que no siempre son fieles a los principios de la ley... hay prácticas que son *vox populi*, pero que nadie impide ni castiga”.

## Lo singular de las motos

Según cifras de la Organización Panamericana de Salud, en América mueren cada año casi 130 mil personas en las autopistas y carreteras. Estados Unidos, Brasil, México, Colombia

y Venezuela son las naciones con más víctimas. En el contexto de América Latina y el Caribe, el panorama aún se torna más sombrío, pues Venezuela presenta los mayores índices de mortalidad por inseguridad vial, con una tasa de 22,7 muertes por cada cien mil habitantes.

Por otra parte, hay un aspecto en el que Venezuela es singular: las motos. Por circunstancias asociadas a la economía del país, el parque de motos ha crecido de manera exponencial en la última década, porque esos vehículos son usados para trabajar (mensajeros y mototaxistas).

—El problema no es que haya crecido el número de motos en las calles de las ciudades -explica Hernández-, sino que no se cumplen las normas. La importación de motos ha sido indiscriminada. Aquí han venido motos chinas sin que se garantice el suministro de repuestos. Por eso es tan grande la cantidad

## Organización Panamericana de la Salud

**130mil**

personas mueren en América cada año en autopistas y carreteras

Venezuela: **22,7** muertes por cada 100 mil habitantes

La mayor tasa de mortalidad por inseguridad vial en América Latina y el Caribe



de robos de motos: para extraerles los repuestos. En Venezuela se producen dos muertes diarias de motorizados: a unos los matan para robarles las motos y otros mueren en accidentes.

Al dolor de las pérdidas debe agregarse las consecuencias económicas de los traumatismos por hechos violentos en las vías. Los costos de la asistencia médica prolongada, la pérdida de quienes aportan el sustento familiar y la pérdida de ingresos debida a la discapacidad con mucha frecuencia arrastran a las familias a la pobreza en los países de ingresos bajos y medianos, entre los que se encuentra Venezuela.

Es por ello que la Organización Mundial de la Salud ha llamado la atención sobre el hecho de que la reducción de los traumatismos causados por el tránsito puede contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio,



es decir, a reducir a la mitad la pobreza extrema y, de modo significativo, la mortalidad infantil.

Cada año, en el mundo mueren 1,2 millones de personas por causa de choques en la vía pública y hasta 50 millones resultan heridas. Por si fuera poco, si no prospera un serio compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán en torno a 65% en los próximos 20 años. La OMS ha señalado que, de no emprenderse las acciones pertinentes, se prevé



*“ Al dolor de las pérdidas debe agregarse las consecuencias económicas de los traumatismos por hechos violentos en las vías”.*

que en 2020 las lesiones causadas por el tránsito serán el tercer factor responsable de la carga mundial de morbilidad y lesiones.

Por todo lo expuesto, los infortunios en las vías son conocidos como *la tragedia interminable*. Sin embargo, tal como lo ha demostrado Fedor Hernández, puede terminar. Al menos, debe atenuarse mediante la aplicación a rajatabla de las normas, la recuperación de las vías y la educación de la ciudadanía.

Organización Mundial de la Salud

1,2 millones

de personas mueren en el mundo  
cada año por choques en la vía pública

50 millones

de personas resultan heridas  
por inseguridad vial



# JONATHAN

El 17 de diciembre de 2008, Jonathan José Vilorio Paredes salió de su casa a las 6:00 de la mañana.

Cuatro días antes había llegado de Inglaterra, donde se había residenciado hacía dos años y tres meses con la idea de dominar el inglés y luego matricularse en un curso de piloto comercial.

Era una mañana lluviosa. Salió de su casa en San José de las Flores Alto, Mérida, en compañía de Carlos Rangel, su mejor amigo, también merideño. Iban a Cúcuta. El trayecto hacia la frontera ciudad colombiana serviría a los amigos para ponerse al día. Era lo que habían planeado. Jonathan había dejado novia, trabajo y prácticas de inglés en Cambridge para

pasar Navidad en Mérida con sus padres y su pequeña hermana, 16 años menor. Había desdeñado un viaje a Dubai con sus amigos ingleses para compartir las fiestas de fin de año en familia. En fin, tenía montones de cosas que contar.

Después de pasar la alcabala que está antes de los túneles por donde debían circular, Jonathan le exigió a Carlos que se pusiera el cinturón de seguridad. Venía de una buena temporada en un mundo donde un olvido con el cinturón puede acarrear tremendas multas. Carlos restó importancia al asunto. Dijo que no le gustaba el cinturón. Y Jonathan lo amenazó con dar vuelta y regresar en cuanto se presentara la ocasión si persistía en su negativa. A Carlos no le quedó

*Jonathan dio un volantazo  
para esquivarlo.*

*No lo logró.*

*Colisionó de lado contra  
el camión.*

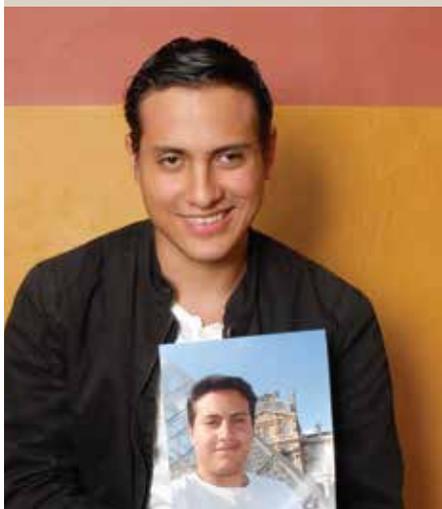
*Hasta ahí recuerda.*

sino ponerse el cinturón. En la alcabala le habían advertido a Jonathan de que se anduviera con cuidado porque en el túnel se había producido un accidente. Efectivamente, al ingresar al primero de los túneles vieron los carros siniestrados. Jonathan recordaría luego que eso le hizo disminuir la velocidad. Al salir del último túnel en ruta hacia El Vigía se encontró súbitamente con un camión de carga, lleno de arena. El camión había caído en un hueco originado por una filtración de agua. Allí varado ocupaba la mitad del canal por donde circulaban los muchachos. Jonathan dio un volantazo para esquivarlo. No lo logró. Colisionó de lado contra el camión. Hasta ahí recuerda.

Jonathan José Viloría Paredes nació el 17 de agosto de 1988. Sus padres son profesores de la Universidad de Los Andes (ULA). Desde cuarto hasta sexto grado de primaria estudió en Salamanca, España, donde sus padres fueron a hacer su doctorado en Estadística Multivariante Aplicada. Allí se inició en la práctica del fútbol. En Salamanca era portero, posición que mantuvo en Cambridge. Quizá por eso, por haberse residenciado a muy temprana edad fuera de Venezuela, nunca jugó béisbol. Aunque le gusta. De hecho, es magallanero. Y en fútbol, su divisa es la del Real Madrid.

El bachillerato lo haría en el Colegio Arzobispo Silva, en el sector Las Américas, en Mérida. Una vez concluida la secundaria, empezó a estudiar Ingeniería Civil. Al año se cambió a Administración. Y tampoco se sintió a gusto.

*Un día se despidió de  
Roberta  
con los requiebros propios  
de los novios que van  
a separarse por unos días.  
Y se fue a Mérida.  
Por cierto, pesaba 80 kilos.  
Y no se reencontraría  
con Roberta.*



Fue entonces cuando decidió irse a Inglaterra, adonde llegó en septiembre de 2007. Muy pronto conocería a Roberta, una encantadora muchacha caraqueña. Se hicieron novios. Estaba rodeado de amigos. Y tenía un trabajo. Era mesonero del *college* donde estudiaba. En las cenas servía la comida a los estudiantes. Iba a clase en la mañana y trabajaba en las tardes, de 5:00 a 8:00 pm.

Viajaba cuando se le presentaba la ocasión. Dado que Londres queda a menos de una hora de Cambridge, iba a la gran ciudad con mucha frecuencia. Recorría sus calles, se asomaba a sus museos, se demoraba en sus mercados. Llegó a sentir auténtica fascinación por la capital del Reino Unido.

Un día se despidió de Roberta con los requiebros propios de los novios que van a separarse por unos días. Y se fue a Mérida. Por cierto, pesaba 80 kilos. Y no se reencontraría con Roberta.

Despertó en la clínica. Era 24 de diciembre. Había estado en coma durante ocho días, hasta que despertó, reconociendo a todos.

Al producirse el violento encontronazo, el conductor del camión salió del vehículo y fue hasta la camioneta, que había quedado destrozada. Primero auxilió a Carlos. La gente que inmediatamente rodeó la camioneta le dijo al conductor del camión que no tocara al joven piloto, porque lo suponían muerto; pero el camionero se dirigió a él y le quitó un hierro que el joven tenía en la nuca.



Con la misma franela de Jonathan le hizo un torniquete en el brazo, porque el hueso estaba expuesto.

Según el informe médico, presentaba politraumatismos, pérdida del estado de conciencia; traumatismo encéfalo craneano cerrado complicado; fractura abierta grado IIIB del húmero izquierdo, diafisaria complicada con lesión neurológica primaria; fractura cerrada conminuta [es decir, aquella fractura en que el hueso queda reducido a fragmentos menudos] de cúbito y radio izquierdo; diafisarias con luxación de la cúpula del radio; fractura segmentaria del fémur izquierdo abierta grado IIIB de la diáfisis con fractura basicervical del fémur izquierdo; fractura de rótula izquierda conminuta; fractura de meseta tibial izquierda cerrada conminuta intraarticular.

Desde el primer día fue estabilizado de todas sus fracturas con fijación externa inicial para control de daños. Permaneció en la Unidad de Trauma Shock en coma profunda con Glasgow de 3 puntos por espacio de una semana. Uno de esos días, el doctor José Campagnaro, jefe del equipo 3 del Hospital Universitario, consideró la posibilidad de desconectar a Jonathan de los aparatos que lo mantenían con vida. El viernes 19 a las 4:00 de la tarde, una médica internista salió de Trauma Shock y le dijo a la madre de Jonathan que no había nada que hacer, que el paciente estaba respirando sólo por la máquina, que arreglaran todo porque al día siguiente lo iban a desconectar.



Esa misma noche, cinco horas después, Jonathan comenzó a mover los dedos y esto supuso que lo pasaran a la Unidad de Cuidados Intensivos.

Sería sometido a 16 intervenciones quirúrgicas, la última de las cuales se hizo para implantarle una prótesis de cadera que debe tener una duración de 20 años. Ya con eso, más las dos sesiones diarias de rehabilitación, quedó curado.

“Ahora todas mis energías”, dice, “están concentradas en volver a ser el Jonathan que quería ser piloto. Lo seré, por cierto”.



*Hay lutos que se llevan toda la vida. Un día, en Higuerote, un par de amigas en un pequeño automóvil y la inconsciencia de un conductor ebrio. Y después... “algo más allá del dolor, porque el dolor sigue ahí”.*

# MARIALEJANDRA

La sonrisa que ilumina a Marialejandra Martín mientras habla de su hermana, fallecida en la carretera, no se borra ni siquiera cuando las lágrimas desbordan sus ojos y bañan su rostro, que entonces brilla como esmaltado por un rastro de luna.

María Eugenia Martín Castillo había nacido el 31 de mayo de 1963. Las dos hermanas, procreadas en el matrimonio de la catedrática Adícea Castillo y el político y escritor Américo Martín, crecieron muy unidas. “Peleábamos mucho”, evoca Marialejandra, “porque ella tenía un carácter muy fuerte. Pero eso no introducía la más mínima grieta en el bloque de nuestra hermandad. Su carácter era tremendo, pero más buena que el pan, esto suele decirse de la gente que muere; pero, en verdad, ella era pura

bondad. Yo la hacía reír mucho, tanto que una vez se hizo pipí. ‘No sigas, no sigas’, me pedía en vano”.

Como su hermana mayor, Marialejandra nació en Caracas, más específicamente, en la clínica Razetti, el 23 de noviembre de 1964. Ambas hicieron la primaria en el colegio Monte Carmelo, fundado y dirigido por la escritora y pedagoga Josefina Urdaneta. Antes de concluir el liceo, las enviaron a Inglaterra a estudiar Inglés. Ninguna de las dos podía sospechar, mientras hacían las maletas para marchar a Gran Bretaña, que sus vidas estaban dando un giro definitivo; y, aunque siempre serían almas muy próximas, ya nada sería igual. María Eugenia prolongó una estadía concebida para durar unos pocos meses y se quedó 7 años.

Allá terminó el bachillerato, estudió Diseño, consiguió empleo como maquetista de barcos y se casó “con Nick, un muchacho inglés medio hippy, que tenía una tienda naturista”.

El rumbo de Mariale sería muy distinto. A las pocas semanas de haber llegado a Inglaterra se enteró de que estaba embarazada. No podía creerlo. Tenía 14 años. Decidió regresar a Venezuela. “Recuerdo, como si lo estuviera viviendo hoy, el día en que me fui de Inglaterra mientras María Eugenia quedaba allí. Nuestras manos separándose, hasta la punta de los dedos, cuando yo iba a tomar el avión. Lloramos muchísimo. En esa época no se nos había muerto nadie. Cuando a uno no se le ha muerto nadie, siente distinto. En ese momento, aquello era lo peor que nos había pasado”.

El bebé de Mariale nació cuando ella tenía 15 años. Cinco años después, su vida trazaría otro vuelco. En 1984 obtuvo su primer trabajo como actriz. No cualquier papel. Sería la María Eugenia Alonso de la versión fílmica de *Ifigenia*, la gran novela publicada por Teresa de la Parra en 1924, con dirección de Iván Feo. A pesar de la distancia física, las Martín Castillo seguían muy unidas. María Eugenia no volvió a Venezuela en siete años, pero su familia iba a visitarla. Mientras tanto, la muchacha regresó a las aulas en Londres para estudiar Cine. Tenía la fantasía de dirigir. El rodaje de *Ifigenia* duró más de lo acostumbrado, de manera que cuando María Eugenia hizo, por fin, un viaje a Caracas, encontró a su hermana en medio de la vorágine de la filmación y del inicio de una popularidad que a partir de aquel momento no haría sino

crecer y afianzarse. Marialejandra Martín estaba destinada a ser una de las figuras más respetadas y queridas de la escena nacional.

—María Eugenia estuvo un tiempo aquí y volvió a irse —recuerda Mariale—. Trató de sacar adelante algunos proyectos, pero le costó mucho. Se había acostumbrado a la forma de hacer las cosas en Inglaterra. Encontró todo muy cambiado. Hizo algunos video clips, trabajó como *maître* en un restaurant... No terminaba de encontrar su camino. Mientras tanto, yo iniciaba el mío con gran fuerza. Yo estaba saliendo de una adolescencia muy rebelde e independiente. Era cariñosa y simpática, pero indómita. No me podía parar. Era muy amigüera, bonchona, me interesaba todo. No sabía qué estudiar porque había como diez cosas para las que sentía tener vocación.

Estaba en esa efervescencia juvenil cuando, un día, cayó un periódico en sus manos. Y en él, un aviso ilustrado con una especie de muñeca antigua. El texto decía, palabra más, palabra menos: “Si eres María Eugenia Alonso, llama a este teléfono para concertar una cita”. Respondió al impulso y llamó inmediatamente. Le dijeron que tenía que presentarse en el lugar establecido y llevar una foto.

“En esa época”, dice Marialejandra, “yo tenía un novio que era fotógrafo. Era un hombre extraordinario y excelente en su trabajo. Me hizo unas fotos estupendas. Fui con mi portafolios a donde Iván [Feo]. Tuve la entrevista con él (era un señor muy serio). Y me fui. Pocos días después me llamaron y me dijeron que de las 800 muchachas que

*“Una época de angustia,  
dolor y postración  
que duró años.  
Eso marcó todo”.*

habían llevado sus fotos, habían seleccionado 80. Hice mi primera audición con el escritor Adriano González León, quien haría el papel del tío Pancho y con quien establecí una conexión inmediata, porque, entre otras cosas, era gente igual a mis padres, igual a toda la gente con la que yo había crecido. Era mi gente. Adriano sudaba la gota gorda por los nervios. Y yo no. Tenía un sustico, pero estaba tranquila. Me encantaban esos riesgos. Después me llamaron para otra audición, pero esta vez con cámara. Y un día me llamó Iván Feo y me dijo que había sido seleccionada. Esa llamada marcó el inicio de un trabajo febril para mí. Tuve que aprender a tocar piano, a montar a caballo... El rodaje de *Ifigenia* fue tremendo porque se atendió minuciosamente a los detalles. Fue un trabajo de filigrana. Y eso me dejó una gran impronta en el trabajo actoral”.

Terminada la filmación, la joven estrella se tomó un par de semanas de descanso e inmediatamente se inscribió en el Taller del Actor, cuyo director principal era el legendario Enrique Porte. Mientras tanto, María Eugenia seguía en Caracas tanteando entre las alternativas de desarrollo que se



le iban presentando. El Taller de Enrique Porte duraba dos años, pero Mariale iba a permanecer allí mucho más que eso. Tal fue la conexión que desde el primer momento estableció con su maestro, que llegaría el momento en que le dijo que se fuera de allí, a trabajar. Mariale comenzó entonces en el teatro. Había decidido no aceptar ofertas de la televisión hasta que *Ifigenia* fuera estrenada... y pasaron dos años entre el final de las filmaciones y el esperado estreno. En algún momento, María Eugenia regresó a Inglaterra, comprobó que allí tampoco estaba su lugar y optó por residenciarse definitivamente en Venezuela, esta vez con la determinación de arraigarse.

Cuando María Eugenia pisó Maiquetía, hacía rato que su hermana había respondido el llamado de Radio Caracas Televisión, había aparecido en el elenco de la telenovela *Roberta* (un *remake* de Rafaela) y había iniciado una relación sentimental con Yordano. De hecho, ya estaba habituada a la televisión; y se encontraba protagonizando una telenovela de Salvador Garmendía que se llamaba *Carmen, querida*.

María Eugenia debe haber regresado a Venezuela en 1990. En agosto de ese año, de manera sorpresiva y brutal, Enrique Porte muere de un infarto. Fue un golpe terrible para Marialejandra. Después de una época gloriosa, el infortunio galopaba detrás de ella pisándole los talones. De hecho, sería en el funeral de Porte donde las dos hermanas iban a verse por última vez. Desde luego, María Eugenia no era cercana al dramaturgo, estaba allí para acompañar a Mariale, quien estaba inconsolable. En las siguientes dos semanas no se vieron. Mariale estaba hundida. Pero como seguían tan unidas como siempre, su hermana la llamaba con frecuencia para apoyarla.

—Ese día yo me había despertado pensando en ella con mucha fuerza -recuerda Mariale.

El 2 de septiembre de 1990, María Eugenia se fue a Higuero con una amiga muy querida en un Volkswagen del abuelo materno de las Martín Castillo. María Eugenia iba al volante. En El Guapo se les atravesó un camión conducido por un hombre en estado de ebriedad. Chocaron.

Era un domingo. Y, como era costumbre, Marialejandra estaba almorzando en casa de los padres de Yordano. Allí la llamó su madre y le dijo: “Vente ya... pasó algo”. Las noticias eran confusas. Se decía que una de las dos había muerto, que la otra podría salvarse... En la noche las dos pasajeras habían fallecido. María Eugenia tenía 27 años.

“Vendría la peor etapa de mi vida, de lejos”,

constata Marialejandra. “Una época de angustia, dolor y postración que duró años. Eso marcó todo. Por eso me divorcié de Yordano. No porque él no me acompañara en mi angustia y mi dolor; al contrario, fue el mejor de los esposos, estuvo a mi lado en todo momento, con gran comprensión y solidaridad. Pero yo no volví a ser la misma. El dolor me descarriló. Por eso, años después, me fui a Nueva York a estudiar. Todo lo que hacía me parecía estúpido. Era algo más allá del dolor, porque el dolor sigue ahí. Era algo sordo... qué sentido tiene todo, me preguntaba constantemente. Me hizo revisarme completamente, plantearme por qué todo estaba donde no debía estar. Por dos años lloré todos los días. Mi mamá también cambió completamente. Ella tendría, en ese momento, unos 50 años y se le puso el cabello blanco en un mes. Se convirtió en otra persona. Claro, conserva su esencia extraordinaria, pero hay algo de ella que nunca he vuelto a ver. Desde esa época tiene una necesidad de embotarse y no tener un minuto libre. Su alegría cambió. No es que no sea alegre, puede serlo, pero es diferente. No sé cómo explicarlo. Yo también cambié, sobre todo en el sentido de que desarrollé un gran rechazo por lo fatuo”.

—A veces la recuerdo viniendo hacia mí, diciéndome: “Mari, Mari”. Riéndose ruidosamente; y cayendo, de pronto, en un hueco que le había pasado inadvertido. Así era ella -dice Marialejandra. Y llora. Y se ríe. Y hay a su alrededor una especie de destello inexplicable.



*Nunca conoció al conductor del autobús que una noche de lluvia, a la entrada de Ocumare del Tuy, le “quitó la derecha” y lo embistió.*

# JOSÉ GABRIEL

El 25 de mayo de 2007, José Gabriel Navarro Rodríguez dio por terminada su jornada laboral y se dispuso a regresar a su casa en Ocumare del Tuy.

Solía usar una camioneta Chevrolet Camry, que el dueño le prestaba para hacer diligencias de la panadería donde trabajaba. Buscaba productos, sacos de harina, azúcar, sal; en fin, hacía depósitos en el banco, cobraba cheques. En esa camioneta se desplazaba para ir a casa.

Eran como las 7:00 de la noche. Estaba lloviendo fuerte. La visibilidad era reducida, pero José Gabriel se sentía confiado. Conocía muy bien el lugar. Y a sus 26 años había andado muchos caminos, incluso algunos que pocos venezolanos han transitado.

José Gabriel Navarro Rodríguez nació en Caracas el 17 de julio del 1979. Su familia vivía en El Valle, donde el niño hizo tres años de pre-escolar. Un día vinieron las autoridades a notificar que el Metro de Caracas pasaría justamente por la zona donde vivían.

Era preciso desalojar el sector. Sus padres decidieron mudarse a Aragüita II en Ocumare del Tuy.

Tenía seis años cuando llegó a Ocumare. Lo recuerda como “algo feo” porque las calles eran de tierra. No había luz ni vialidad. Era un muchachito de ciudad y le costó mucho adaptarse al paraje rural. “Había, además, mucho calor”, dice. Para ir a la escuela debía caminar media hora en el trayecto de ida y en el de vuelta.



*Tenía la pierna derecha  
destrozada.  
Los médicos consideraron  
seriamente amputársela.  
Se la reconstruyeron  
con dos cadenas  
de 12 tornillos.*

—El camino era largo -recuerda- pero el paisaje era bonito por los árboles. Lo hacía con otros niños que también iban a la escuela. En la ruta había una vaquera. Al pasar junto a ella veíamos los animales y me alegraba.

Cuando cursaba el cuarto año de bachillerato, en el liceo José Antonio Pérez Bonalde, se enamoró de una compañera. Ella quedó embarazada y él dejó los estudios para ponerse a trabajar. Su primer empleo sería en el almacén de una empresa de mudanzas. “Siempre he sido relleno y alto. Fuerte”.

Dos años después se fue a la industria de la construcción, como ayudante de albañilería. Cuando terminó la obra se fue al cuartel. Fue reclutado por la Armada en 2000.

“Estuve tres meses en Carúpano. Después me mandaron para Puerto Ayacucho, donde hice el curso correspondiente para entrar al pelotón de Comunicaciones. Luego estuve 19 meses destacado en el Puerto Naval Cararabo, en Apure, con salida cada seis meses, porque ahí la lluvia es fuerte y muchas veces el avión que nos sacaba no podía aterrizar. Algunos se quejaban, pero yo no. El sitio me gustaba y el trabajo también. En dos años terminé el servicio militar, sin problemas. Salí de cabo primero. Esos 24 meses en el cuartel me prepararon física e intelectualmente. Aprendí muchas cosas de las que no tenía ni idea, como las computadoras, los sistemas de radio. Y, sobre todo, conducta, compostura y disciplina. Mejoré en el trato hacia las personas,

tuve mejor comunicación”. Tenía 21 años.

De regreso a Ocumare, se alistó en la Guardia Nacional para volver a cumplir el servicio militar. Hizo un curso en San Cristóbal y se graduó de guardia nacional. Permaneció tres años en esta fuerza hasta que pidió la baja. Le había ido bien. Pero ya quería hacer otra cosa. Empezó a trabajar como operario de camiones de Polar.

—Me fue muy bien -recuerda-. Estuve cuatro años con el transporte de Polar, pero me fui a trabajar en una panadería en La Florida, Caracas, porque los camiones se estaban metiendo para los barrios y era muy peligroso. Varias veces me atracaron y me dieron cachazos. Fue así como terminé aprendiendo el oficio de panadero, que me gusta mucho.

La noche del 25 de mayo de 2007, mientras caía un tremendo chaparrón, José Gabriel emprendió el camino a Ocumare del Tuy, a la casa de su madre, donde se había instalado con su nueva pareja.

En Tazón recogió a Maikel, un amigo que vivía en el mismo vecindario. Estaba muy oscuro. José Gabriel conducía con cuidado. Todo iba bien. Pero cuando ya estaba en la entrada de Ocumare, frente al Cuartel de Bomberos, un autobús de pasajeros *le quitó la derecha* y lo impactó. Maikel tuvo fractura de cráneo y murió por asfixia mecánica. Murió instantáneamente.

José Gabriel perdió el conocimiento. Fue auxiliado por los bomberos, quienes lo llevaron al hospital de Ocumare. Pero muy pronto sería trasladado al Hospital Pérez Carreño, en Caracas.

Tuvo fractura de cráneo, así como de tibia y de cadera. Tenía la pierna derecha destrozada. Había perdido toda la piel y la musculatura en su extremidad. Los huesos eran visibles. Los médicos consideraron seriamente amputársela. Se partió el acetábulo de la cadera y se la reconstruyeron con dos cadenas de 12 tornillos. Estuvo seis meses en silla de ruedas.

José Gabriel interrumpe su relato para ir al lavadero a expulsar el producto de una tos molesta y persistente. El pecho le suena como un cajón. Va cojeando, apoyado malamente en un bastón de aluminio. Doblado en la batea del lavadero, expectora. Lagrimea. Suda abundantemente. De regreso explica que padece constantemente de fiebres “porque uno de los tornillos se incrustó en el hueso de la cadera”.

Tiene cicatrices en la cara y en los brazos. Sus piernas están cruzadas de marcas. La pierna derecha está deforme, como elefantíasis, cruzada desde la rodilla hasta el hinchado tobillo por una horrible cicatriz. Pero lo peor es su estado de ánimo. Tiene que lidiar todo el tiempo con el agotamiento y la depresión. Después de varias operaciones y muchos meses de terapia, el médico reconoció que



---

*“Quiero recuperarme  
para ayudar a mis hijos”.*

---

la operación de cadera no había servido. Debía someterse a una segunda intervención para que le instalaran una prótesis fija.

Pero transcurrieron tres años de espera y no obtuvo sino excusas: que no hay cama, que los médicos están haciendo cursos, que el aire acondicionado está malo...

—Tengo casi tres años que no me gano un bolívar -dice con expresión severa-. No puedo caminar sin muletas o bastón.

Siento dolores constantes en la cadera.

Quiero recuperarme para ayudar a mis hijos. Y necesito levantarme de aquí para responder a mis padres, quienes me han sostenido todo este tiempo, han atendido a mis hijos y me han mantenido vivo. Ellos han sido mi fuerza. Mi madre ha hecho tantos sacrificios, ha trabajado tanto... y yo aquí... Pero me voy a levantar. Voy a salir de esto. Si con una operación mala me levanté de la silla, con una buena voy a saltar.

José Gabriel no sabe qué fue lo que ocasionó el choque que cambió su vida. “Nunca conocí al conductor del autobús. Ni siquiera sé quién es ni cómo se llama. Solo sé que lo detuvieron esa noche y al día siguiente lo pusieron en libertad”.



“*El trauma es la primera causa de muerte en nuestro país y en el continente americano, entre los 5 y los 45 años de edad.*”

# YO SU

Inenarrable. Las imágenes que han poblado la cotidianidad del doctor Yosú Viteri a lo largo de su carrera como médico en el Hospital General del Este Dr. Domingo Luciani, en Caracas, configuran un fresco indescriptible de cuerpos rotos, humanidad triturada, miembros reducidos a un amasijo sanguinolento, vísceras expuestas... Algo de eso muestra el libro *Manejo del paciente traumatizado* (Caracas, 2003), cuyos autores son Fernando Rodríguez Montalvo, Luis Vivas Rojas, Pablo Ottolino Lavarté y el propio Viteri Otazua.

Se trata de una publicación pedagógica, dirigida a quienes bregan en las arenas quirúrgicas de las emergencias tratando de salvar vidas. Está reservada a los profesionales

con temple y experticia suficientes como para estudiar imágenes que ilustran “cada uno de los traumas específicos de regiones anatómicas, como ocular, maxilofacial, cervical, torácico, cardíaco, entre otros; además del desarrollo del trauma de cada órgano específicamente, tales como: trauma esofágico, estómago e intestino delgado, trauma hepático, biliar, pancreático, esplénico, colónico, recto, pélvico, osteo-muscular, etc.”.

La noción de trauma que se maneja en este libro es “herida o lesión caracterizada por una alteración estructural o un desequilibrio fisiológico causado por la exposición aguda a energía mecánica, térmica, eléctrica o química, o por la ausencia de elementos esenciales, como calor y oxígeno”. Esos traumas se producen, generalmente, por heridas de armas



*“En Caracas ha aumentado el número de automóviles en circulación, así como la violencia y los registros de traumatismos por tráfico de vehículos de motor, pero no el número de camas en los hospitales”.*

de fuego de diversa energía, por armas de baja energía (cuchillos, punzones, tijeras), por caídas de altura y por siniestros en la vía, incluidos los arrollamientos.

Yosu Viteri nació en Caracas, el 24 de diciembre de 1958. Al terminar el bachillerato ingresó en la Universidad Central de Venezuela, donde se graduó de médico y luego siguió los postgrados de Cirugía General y Cirugía Oncológica.

Desde 1989, el doctor Viteri plantó su formidable presencia de ánimo en la Unidad de Trauma del Hospital Domingo Luciani.

Esa unidad fue fundada el 22 de diciembre de 1989. También ejerce en la clínica Santa Sofía, en el sureste de Caracas. En ambas instituciones su labor es idéntica: atender al

paciente traumatizado en forma óptima para disminuir los índices de mortalidad. Para ello hay unos protocolos de manejo del paciente.

—El trauma -explica Viteri- es la primera causa de muerte en nuestro país y en el continente americano, entre los 5 y los 45 años de edad. Se asocia con el deterioro del entorno familiar, la pobreza, el alto consumo de alcohol y drogas y el deterioro de la educación.

### **Cada vez más peligro**

En más de dos décadas transcurridas desde 1989, Viteri ha constatado “cambios en la atención pre hospitalaria: en Caracas, los Bomberos Metropolitanos y Vivex mejoraron mucho la atención que se presta al paciente antes de llegar al hospital”.

Entre estos cuidados pueden mencionarse la reducción del tiempo entre el hecho y la entrada al centro de salud (porque alguien llama a los teléfonos que corresponde), el apropiado levantamiento del paciente y que éste sea *empaquetado* de manera conveniente para su traslado al hospital.

Pero, ¿qué ocurre al llegar al centro de salud?

—En mi hospital -dice Viteri-, en la Unidad de Politraumatismo hay cuatro módulos que, por supuesto, no son suficientes, por lo que suele ocurrir que están todos ocupados cuando ingresa un paciente. Por si esto fuera poco, hay deficiencias para dar ventilación mecánica al politraumatizado. Otra dificultad es el Banco de Sangre: no hay cultura de donantes en Venezuela de manera que la poca sangre que suele haber se la llevan los pacientes con politraumatismos. En este momento, no hay tomógrafo. También hay graves deficiencias con los rayos X: los aparatos se dañan porque no hay mantenimiento preventivo.

Viteri observa que ha aumentado la población de Caracas, el número de automóviles en circulación, así como la violencia y los registros de traumas en la vía pública, pero no el número de camas en los hospitales.

### **Causas y efectos**

Cuando se le pregunta por qué chocan los venezolanos, Viteri responde que hay unos

factores universales, como son el exceso de velocidad y el consumo de alcohol asociado a drogas ilícitas.

Pero también hay circunstancias propias-y casi exclusivas- de Venezuela, como es el tráfico incontrolado de motocicletas, “que también ha aumentado, con el agravante de que se les ha permitido circular por las autopistas. Esto ha propiciado que se multipliquen las cifras de accidentes que involucran a motorizados”.

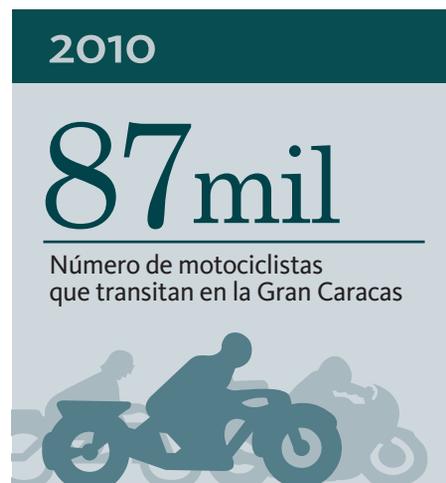
Desde el 25 de febrero de 1985 estaba prohibida en Venezuela la circulación de motociclistas por las arterias viales de circulación rápida. Así lo consagraba el Reglamento Parcial sobre Uso y Circulación de Motocicletas, aprobado por el entonces presidente de la República, Jaime Lusinchi. Sin embargo, en febrero de 2001, los directivos del Sindicato Profesional de Trabajadores en Moto y Afines del Distrito Federal y estado Miranda, concurrieron al Tribunal Supremo de Justicia para exigir la eliminación de los artículos 2 y 3 del mencionado Reglamento, apoyándose en el artículo 50 de la Constitución de 1999:

*Toda persona puede transitar libremente y por cualquier medio por el territorio nacional, cambiar de domicilio y residencia, ausentarse de la República y volver, trasladar sus bienes y pertenencias en el país, traer sus bienes al país o sacarlos, sin más limitaciones que las establecidas por la ley.*

Un año después, el entonces alcalde del municipio Libertador, Freddy Bernal, promovió la derogatoria del Reglamento de 1985. La petición fue aceptada por el Tribunal Supremo de Justicia en 2002 y desde entonces las motos campean por las autopistas del país. En mayo de 2008, los diputados de la Asamblea Nacional ajustaron la normativa para que los motociclistas pudieran circular entre los canales cuando haya cola, una práctica que estaba sancionada en el reglamento vigente.

Para 2010, los motociclistas de la Gran Caracas habían pasado, según cifras del INTTT (Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre), de 40 mil a 87 mil.

—En mis veinte años de ejercicio de la Medicina no he visto que haya cambiado la prevención -se lamenta el doctor Viteri-. Hay campañas muy puntuales en ciertas épocas del año. El 1 de diciembre, por ejemplo, es el día mundial del cinturón de seguridad.



Y a veces vemos mensajes alusivos a esta práctica fundamental. Por mi experiencia, aunque no puedo dar estadísticas, puedo afirmar que es muy excepcional quienes usan cinturón de seguridad en Venezuela. Una auténtica tragedia, porque el caso es que, cuando los pasajeros se amarran a la vida, como reza el eslogan, la mortalidad disminuye al uno por ciento. Si una persona choca a 50 ó 60 kilómetros por hora e impacta con el volante, es como si se cayera de un segundo piso de boca contra el pavimento. Si se usa cinturón de seguridad, se tiene un 30% de posibilidades de presentar trauma craneoencefálico, pero al no usarlo, el riesgo sube a 58%.

El doctor Viteri, según narra, ha presenciado muchos fallecimientos debido a lesiones producidas por el volante, por no usar el cinturón de seguridad. “El *air bag* se ha añadido como medida de seguridad”, dice, “pero en Venezuela no está difundido.

La mayoría de los carros no lo tienen. Hay normas, claro está, pero no se cumplen. En las autopistas hay buhoneros con cavas de anime vendiendo cervezas en las colas”.

En un congreso latinoamericano de especialistas en traumatismos, el doctor Viteri presentó una foto que mostraba a un vendedor ambulante de bebidas alcohólicas en una autopista, a la vista de las autoridades. Sus colegas no lo podían creer.

Añade que es bueno recordar que

Posibilidades  
de sobrevivir  
si se usa  
el cinturón:

99%



las autopistas están bajo la jurisdicción del gobierno central, de manera que los alcaldes no pueden hacer nada al respecto.

#### Para preocuparse y actuar

Venezuela es el quinto país en muertes por accidente de tránsito en América. Y el 14 en el mundo (cifras de 2006). “Pero entre los varones entre los 15 y los 45 años es la primera causa de muerte porque manejan bajo efectos del alcohol y de drogas ilícitas, y conducen de manera imprudente”.

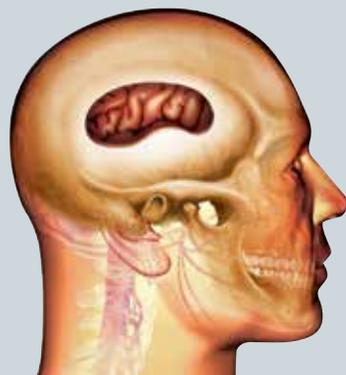
—La muerte del traumatizado -expone Viteri-es trimodal: 50% de las muertes se

produce casi de inmediato o durante el traslado al hospital, por hemorragia masiva o trauma craneoencefálico severo. En el transcurso de horas o días, 30% fallece como consecuencia de disfunción neurológica; y 20% restante muere por fallas de múltiples órganos o por septicemia en el transcurso de días o semanas luego del trauma.

En Venezuela, las muertes aumentan por tardanza en la llegada de la asistencia o por asistencia inapropiada. Al periodo de asistencia suele llamársele la *hora dorada*, porque es cuando el paciente por lo general tiene acceso a cuidados especializados. Es su oportunidad de vivir. Si en esa *hora dorada* no se actúa bien,

58%

Riesgo de presentar  
trauma craneoencefálico  
si no se usa el cinturón.



60km

Si una persona  
choca a esta velocidad  
e impacta con el volante,  
es como si se cayera  
de un segundo piso  
de boca  
contra el pavimento.



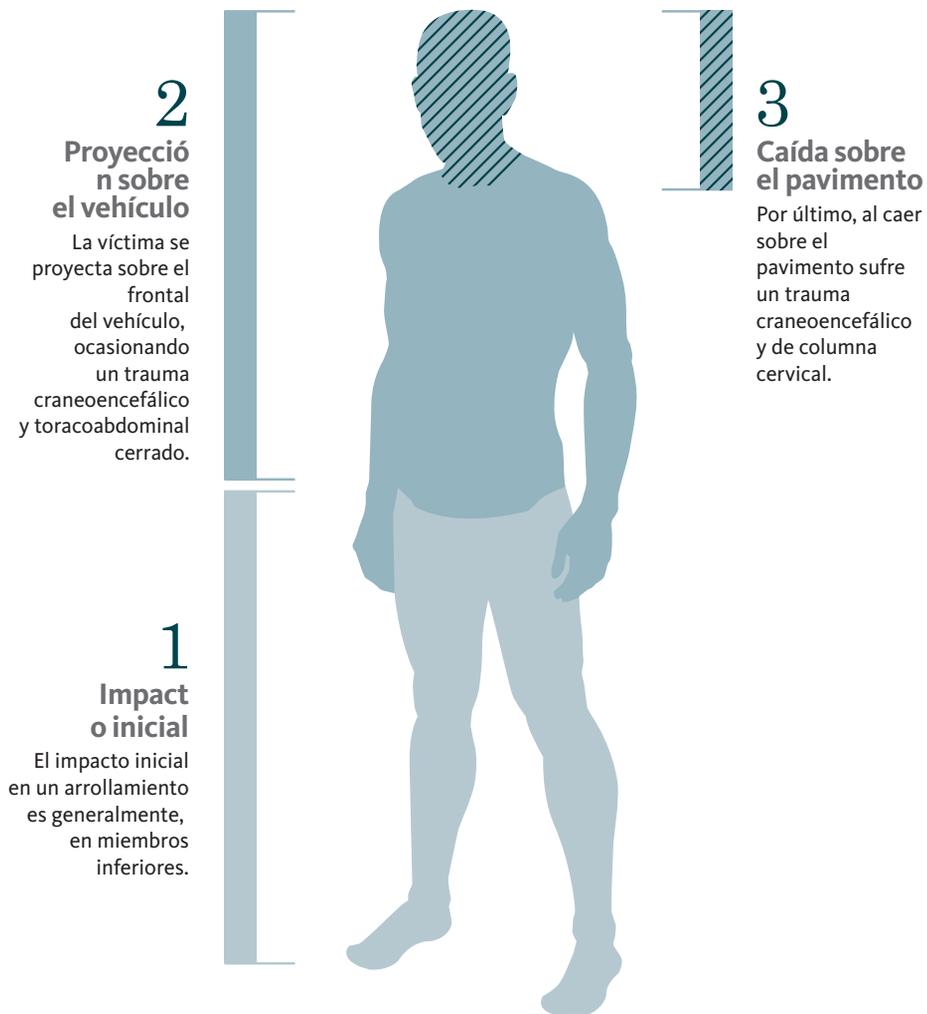
el paciente puede morir. Y en la tercera etapa, las muertes ocurren después de las anteriores fases, por infección, contaminación del hospital, por falta de sangre. Hay una línea continua.

En cuanto al arrollamiento, en el libro queda establecido que “se presenta el fenómeno Z del triple golpe. El impacto inicial es en miembros inferiores. Posteriormente, la víctima se proyecta sobre el frontal del vehículo, lo que le ocasiona un trauma craneoencefálico y toracoabdominal cerrado. Por último, al caer sobre el pavimento sufre un trauma craneoencefálico y de columna cervical. La transmisión de energía es alta en cada uno de los impactos”.

---

## Fenómeno del triple golpe en un arrollamiento

---





“Chocó al morocho Luis Alejandro entre la trompa y el guardafangos. Del golpe, lo montó en el vidrio. Luego, cuando el camión se iba volteando, lo voló.”

# JUAN

El 26 de septiembre de 2008, el liceísta Junior Alexney Zamora Arnaude, de 15 años, domiciliado en Alto de Ipore, estado Guárico, compareció ante el despacho de la Sala de Investigación Penal del Cuerpo Técnico de Vigilancia Terrestre de Altagracia de Orituco. Había sido convocado como testigo. Debía revivir los hechos ocurridos cinco días antes, cuando un paseo dominical estalló para disolverse en tragedia.

—Eso fue el 21 de septiembre -dijo Junior Alexney-. Como a las 4:00 de la tarde. Nosotros nos desplazábamos en las bicicletas. Yo venía detrás de él. Éramos seis. Nos dirigíamos hacia las casas de nosotros. Él iba delante de mí. Y el camión venía como a 120 kilómetros por hora. Se metió hacia donde iba

el morocho Luis Alejandro, que iba por la orilla de la carretera. Yo le grité: “¡Cuidado con ese carro, que te va a atropellar!”. Lo chocó entre la trompa y el guardafangos. Y después frenó. Del golpe, lo montó en el vidrio. Luego, cuando el camión se iba volteando, lo voló. El chamo chocó con un palo y cayó en el monte. Luego, el chofer salió por la puerta de arriba y vino diciendo que iba a matar al chamo Néstor Zarramera y que lo iba a apuñalar; que se fuera de ahí. “Te salvas porque no tengo la pistola”, le dijo. Culpaba a Néstor de haberse volteado. Nosotros corrimos, porque [el chofer] dijo que nos iba a matar a nosotros también. Les avisamos a mi papá y a varias personas [que iban] en la camioneta de mi papá.

Lo recogimos y lo trasladamos a la clínica Orituco.

—¿El accidente ocurre en una curva o en una recta? -pregunta el sumariador.

—En una recta.

—¿Por qué canal de la carretera se desplazaban ustedes?

—Por la derecha de nosotros.

—¿A qué velocidad aproximada se desplazaban ustedes en las bicicletas y en qué dirección?

—Como a 5... poquitico a poco. Íbamos hacia nuestras casas.

—¿En qué dirección se desplazaba el vehículo y a qué velocidad aproximada?

—Venía de Macaira. E iba hacia Altagracia. Con una velocidad como de 120 kilómetros por hora.

—¿Observó al conductor del vehículo de cerca y observó síntomas de haber ingerido alcohol?

—Estaba loco, nada más. Decía puras groserías. Dijo que era del Cuerpo de Bomberos y ni siquiera atendió al morocho.

Luis Alejandro Ruiz Hernández tenía 14 años cuando murió. Lo llamaban *morocho* porque había compartido el vientre materno con su hermana Luisa Alejandra. Habían nacido el 2 de diciembre de 1994. Y el muchacho vivió en el caserío Alto de Ipore hasta esa tarde, cuando un camión se abatió sobre él y le tapó el sol para siempre.

En la mañana de ese día, Luis Alejandro fue

a misa. Como solía hacer, asistió a la liturgia como monaguillo y comulgó. Después de almuerzo fue un amigo a buscarlo y se reunieron con el resto del grupo para ir a bañarse a la quebrada. Su hermano mayor, Juan Birveni Ruiz Armas (Altagracia de Orituco, 1966), explica que por allí pasa una carretera nacional que tiene una encrucijada.

Los caminos bifurcados se dirigen a Altagracia, uno; y a un pueblito llamado San Francisco de Macaira, el otro. Más adelante está la quebrada de Gamelotal. El trayecto entre el caserío y la quebrada es una recta de unos tres kilómetros. Por ahí pasó el morocho Luis Alejandro con un grupo de cinco muchachos más en sus bicicletas. Se fueron a eso de las 2:00 de la tarde.

A las 4:00 ya estaban de regreso. Avanzaban por la orilla, por su derecha. En algún punto se cruzaron con Néstor Zarramera, quien venía por el lado contrario. En ese momento, cuando el muchacho solitario coincidía con el grupo de ciclistas, un camión 350 se abalanzó sobre ellos. Era imposible que el chofer no se hubiera percatado de su presencia puesto que todos discurrían por una recta de amplia visibilidad. Pero, según averiguó Juan Birveni, el hermano conternado, ya desde temprano ese conductor había sido visto en la plaza de San Francisco de Macaira tomando aguardiente con amigos. “Más aún, diversos testigo afirman que lo vieron borracho en la mañana”.

El chofer trató de frenar pero no lo logró. No a tiempo. Impactó contra el morocho, quien

cayó sobre el parabrisas y luego salió disparado al otro extremo de la carretera. Su cabeza pegó contra un botalón (palo grande que sostiene el alambre de púas y constituye un hito entre varios maderos de menor envergadura de una cerca) y cayó al suelo exánime.

Un par de horas más tarde, Juan Birveni Ruiz Armas recibió una llamada telefónica en su casa, en Caracas. Casi no entendía lo que le decía su hermano Juan Carlos, presa de la desesperación. Alcanzó a escuchar que algo le había pasado al morocho, quien al día siguiente comenzaría el cuarto año de bachillerato. Era un excelente estudiante.

Carmen Alicia Gómez de Mora, de 51 años, natural de Caracas y domiciliada en Alto de Ipore, carretera nacional vía Macaira, fundó La Ventisca, también declaró en calidad de testigo.

—Como a las 4:00 de la tarde -narró la señora Gómez de Mora- yo me encontraba en un chinchorro en mi casa, que da hacia la carretera, conversando con mi hija. Fijé mi atención hacia la carretera. Venía un niño subiendo del lado izquierdo. Era Néstor. Por la derecha venían como tres o cuatro niños más. El último era el morocho. En ese momento, mi hija me dice: “¡Mamá, ese carro que viene, ay, le va a dar a esos niños!”. Yo me paro del chinchorro y veo que en ese momento el morochito voltea y Néstor grita. En eso, vi el camión que venía a gran velocidad. Y le dio al niño. Y lo pegó del vidrio de adelante. Ahí el camión frenó.

Y se fue de lado, lanzando al niño contra la cerca. Salí corriendo, loca de perinola. En ese momento, esa gente se bajó del camión, que estaba boca arriba. Y el chofer se dirigió a Néstor en actitud amenazante, le dijo que ellos tenían la culpa de que él se hubiera volteado. Les mentó la madre. Y les dijo que se fueran. Y que no les daba un tiro porque no tenía la pistola. Que si tuviera la pistola, los hubiera matado como unos perros. Yo le dije a Néstor que se fuera. Entonces se paró un señor que venía en un carro negro y se le fue encima al chofer del camión. Le dijo que la culpa era de él, que esos niños venían por su derecha. Yo crucé la carretera y le dije [al chofer] que él tenía la culpa, porque ésa era una recta y él tenía que haber visto a los niños.

Luis Alejandro no iba a recobrar el conocimiento. Tenía politraumatismos

generalizados. Fracturas en todo el cuerpo, incluido el cráneo. Laceraciones en diversas partes. A las 6:00 de la tarde, el médico tratante informó que el morocho estaba sangrando por los oídos. Cuando comenzaba a oscurecer, antes de las 7:00, el muchacho había muerto.

El chofer del camión nunca fue detenido. La familia hizo las denuncias correspondientes. “Desde hace unos años”, dice Juan Birveni, “las denuncias ante la Fiscalía no se pueden hacer en Altagracia, como se hacía antes. Hay que ir a San Juan de Los Morros, que está a más de dos horas de camino. Eso dificulta todos los procesos. Sin embargo, nosotros hicimos todas las diligencias. El fiscal que estaba a cargo dijo que con los argumentos y pruebas disponibles, el perpetrador iría preso. Al principio nos dijo que lo llamáramos en un mes. Después nos

dijo que lo llamáramos en dos meses... y así fue ampliando los plazos hasta que no lo encontramos más. En el camino dijo que se le había perdido el oficio. Se lo volvimos a llevar”.

En abril de 2010 se realizó el juicio. La penalización que recibió el chofer fue presentarse cada 30 días, durante 18 meses, en San Juan de Los Morros; y hacer un trabajo comunal que no está especificado. Tampoco se estableció quién le haría seguimiento.

Le fijaron la prohibición de conducir vehículos durante ese tiempo, pero la familia del morocho tiene fotografías de él manejando el camión de bomberos así como una moto.

—No puedo describir la impotencia que sentimos -dice Juan Birveni-. Lo único que nos sostiene ante tanta burla e impunidad es confiar en la justicia divina.



*“El chofer del camión nunca fue detenido. No puedo describir la impotencia que sentimos”.*



“*Volví a ver a mi hijo en la funeraria.  
No sé cómo logré caminar hasta allí.  
Estaba paralizada.  
De alguna manera,  
todavía lo estoy.*”

# CARMEN

Desde el liceo que está en la cuadra de enfrente, un hombre joven la saluda a gritos: ¡Gordita!

Es una ceremonia breve y a deshora en la que solo participan el muchacho y su madre, quien recibe el homenaje rodeada de matas, en la terraza de su casa, con una sonrisa y un movimiento de cabeza en señal de afectuosa desaprobación ante la escandalosa efusión. A veces agita un trapo de cocina a manera de saludo.

La mujer mira hacia la calle a través de la reja de su casa. Es el final de la tarde y el liceo está silencioso. No hay alumnos. No hay profesores. No está Leonardo estirando el cuello para verla y hacerla reír a la voz de *Gordita*. Froilana del Carmen Matheus nació

en Monte Carmelo, estado Trujillo, en el año 46. Sus bisabuelos paternos eran españoles, pero ella vino al mundo en el seno de una familia de agricultores, trujillanos de varias generaciones. Hizo el bachillerato en el pueblito merideño Las Virtudes.

Estudió Enfermería en la Escuela de Enfermeras de Maracaibo y estaba a punto de culminar la licenciatura cuando una intervención quirúrgica la dejó con la vista menguada.

A los 25 años se casó “con un trujillano”. De esa unión, que no duraría mucho, nació Leonardo José Ortega Matheus, el 11 de marzo de 1971. En Cabimas.



*“El doctor nos dice  
que él no sufrió,  
que fue un impacto.  
Y luego nada”.*

Cuando Leonardo tenía 6 años, Carmen contrajo matrimonio con Abdón Allen, nacido en Güiria y descendiente de trinitarios.

De estas nupcias nacerían las dos hijas de Carmen; y ella adoptó el nombre que usaría en lo sucesivo.

—Leonardo fue un niño muy obediente -dice Carmen de Allen, sentada en esa terraza de la que cuelgan hermosas plantas que ella riega diariamente “por el calor de Cabimas”.

“Era muy ahorrativo. Cuando estaba pequeño, me lo llevaba para el mercado. Y me decía: ‘vámonos para la casa, porque vas a gastar todo’. Le gustaba mucho el béisbol. Bateaba muy bien. Era líder, donde él estaba era el líder. Era un muchacho muy vivo y adelantado en todo”.

Cuando Leonardo terminó el bachillerato, comenzó a trabajar en contratistas de PDVSA. Hasta que consiguió trabajo fijo en el liceo Dr. Jesús Semprum, donde, según explica Carmen, “llevaba las planillas y reparaba todo lo que estaba malo, igual que en la casa”.

—Se había inscrito en Derecho en la Universidad del Zulia -dice la madre-.

Su padrastro y yo le decíamos todo los días que estudiara, porque le veíamos mucha capacidad. Y todo lo que se proponía lo lograba.

Al final de su vida, Leonardo estaba residenciado en la planta baja de la casa de su madre. Se había separado de su esposa,

con quien había tenido tres niños, en edad escolar, a la muerte de su padre.

Leonardo iba a morir la tarde del domingo del 6 de noviembre de 2005. “Había estado todo el día aquí, viendo el juego de béisbol -recuerda su madre-. A las seis y media, lo llamó el vecino y le pidió que le contara el juego. Leonardo tenía esa capacidad, de retener las jugadas y luego contarlas con emoción. Era muy aficionado al béisbol. Él mismo jugaba béisbol. Era fanático de las Águilas.”

Convocado por el vecino, Leonardo salió de casa de su madre y cruzó la calle. Se apoyó en el murito que entonces circundaba el liceo. La calle se veía desierta.

De pronto, de la Intercomunal irrumpió una camioneta Silverado verde. La conducía una mujer. A su lado iba un hombre que, según dicen, no era su esposo. La conductora estaba completamente borracha (en la camioneta se encontró un bolso lleno de botellas de cerveza), discutía violentamente con su acompañante e iba a toda velocidad cuando perdió el control del inmenso vehículo y se arrojó violentamente contra Leonardo.

—Yo estaba haciendo la cena cuando escuché el golpe. Tuve el impulso de salir, pero mis hijas me lo impidieron. Ya ellas habían alcanzado a ver lo que había ocurrido y no querían que yo lo viera. Volví a ver a mi hijo en la funeraria. No sé cómo logré caminar hasta allí. Estaba paralizada. De alguna manera, todavía lo estoy.



La embestida de la camioneta cercenó el cuerpo de Leonardo. La mitad superior quedó en la capota.

—Esa camioneta estuvo cuatro días en el estacionamiento municipal -recuerda Carmen de Allen-. Y luego se la entregaron al dueño, que no es la misma persona que la conducía aquella horrible tarde. Ahora suele estar parada frente al Hospital General de Cabimas, ante un local donde presentan artistas. Cuando salgo evito pasar por allí para no ver el arma que asesinó a mi hijo.

“Y la mujer que lo mató vive por aquí cerca, en la otra calle. La tuvieron una noche en el retén, pero y que le dio una depresión y la sacaron. Hubo un juicio. Había como 50 testigos contra la asesina. Eran tantos que no los dejaron declarar a todos. Hicimos mucho, pero nunca logramos nada. Perdimos el juicio”.

Para Carmen de Allen, la ausencia de justicia ha sido casi tan dolorosa como la pérdida violenta de su hijo. “Muchos testigos han dicho que en la camioneta había botellas de cerveza, que la mujer estaba ingiriendo alcohol mientras iba al volante”, dice. Se ha sobrepuesto con el apoyo de sus hijas, haciendo un esfuerzo por sus nietos y acudiendo a la ayuda profesional cuando lo ha necesitado.



—Tuve que ir al psiquiatra -susurra Carmen de Allen y se aprieta las manos en el regazo. Yo no aceptaba lo que había ocurrido. Los médicos me han ayudado. Pero aún así, con mucha frecuencia vuelve a mi mente aquel momento en que se oyó un estruendo terrible que se llevó por delante a mi hijo y rompió también el muro.

“El doctor nos dice que él no sufrió, que fue un impacto. Y luego, nada”.

# Índice

Mariela Guillén	13
Marina Castro de Vidal	17
Fedor Hernández	21
Jonathan Vioria	27
Maríalejandra Martín	31
José Gabriel Navarro	35
Yosu Viteri	39
Juan Ruiz	45
Carmen de Allen	49

## Milagros Socorro

Periodista y escritora. Formada en la Universidad del Zulia. Columnista del diario El Nacional desde 2001. Directora del portal de noticias *CodigoVenezuela.com*. Enseña Escritura Creativa, en el posgrado de Humanidades de la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB). Ha publicado una novela, dos libros de relatos, dos libros de testimonios, un libro de crónicas, tres libros para niños y dos para jóvenes.

## Luis Brito

Fotógrafo y productor audiovisual venezolano. Migró a Italia en 1976 para estudiar cine. No obstante, la fotografía se adueñaría de su vida hasta el punto de concretar obras entre 1976 y 1985, hechas en Europa, tales como *Geografía Humana*, *A Ras de Tierra* y *Segundo Piso*. Desde 1986 vive en Venezuela, haciendo fotografía y videos. En 1996 fue reconocido con el *Premio Nacional de Fotografía*.

Ha realizado exposiciones en diferentes países como España, Brasil, Colombia y México, entre otros. Maestro de nuevas generaciones, es una referencia como fotoperiodista y artista de la fotografía.