

Francisco Galadi: detective de la carretera

Investigación y reconstrucción de accidentes de tráfico



El conocimiento de los accidentes de tráfico es fundamental para saber por qué y cómo se producen. Los resultados del estudio de accidentes reales ayudan a optimizar el diseño de vehículos, permiten mejorar los trazados vías urbanas e interurbanas, sirven de apoyo a la Justicia para dirimir responsabilidades y contribuyen a definir las actividades en materia de prevención. Francisco Galadi, ingeniero experto en esta materia, nos acerca a la realidad del trabajo de investigación que realiza su compañía a pie de carretera.

“**S**upongamos que nos enfrentamos al reto de componer un gran puzzle sin disponer de una imagen de muestra, sin saber cuántas piezas lo componen, y sin saber, ni siquiera, si las tenemos todas. Como dificultades añadidas, imaginemos que muchas de las piezas están deterioradas y necesitan ser reparadas, y que puede darse el caso de que algunas estén repetidas y sean inservibles. Investigar un accidente de tráfico es un reto análogo.

Tras producirse un accidente de tráfico, la primera labor a la que se enfrenta un investigador consiste en realizar una minuciosa recogida de datos (“recoger las piezas del puzzle”), que deberán ser escrupulosamente estudiados y analizados (“reparar las piezas deterioradas”) para que sirvan como punto de partida para encontrar una única explicación a los hechos acaecidos (“montar el puzzle”). En este proceso, muchos de los datos recogidos no aportarán información relevante alguna (“pie-

zas repetidas”) y se buscarán otros muchos que probablemente nunca aparecerán (“piezas perdidas”). Por ejemplo, una bombilla de alumbrado perteneciente a un vehículo accidentado en un siniestro nocturno, tras realizar un análisis de su filamento, puede revelar que ya se encontraba rota antes de producirse el accidente o, por el contrario, revelar que inexcusablemente se encontraba encendida antes de producirse el siniestro. Sin embargo, si alguien manipula el sistema de alumbrado tras haberse producido el accidente, el dato se habría perdido para siempre, ya que podría ocurrir que la bombilla se fundiese en ese momento.

Problemas análogos se plantean con el análisis de cinturones de seguridad, huellas de neumático sobre el asfalto, deformaciones de los vehículos, niveles de alcoholemia en las personas accidentadas, declaraciones de los testigos, y un largo etcétera de elementos pertenecientes a los vehículos, a las personas, y a la vía de



circulación en la que ocurrió el accidente. Por ello, para investigar accidentes de tráfico es preciso valerse de muy diversas técnicas que permitan obtener información útil y fiable.

El principal problema que plantea la reconstrucción de accidentes de tráfico se encuentra en el hecho de que son numerosos los acontecimientos ocurridos en esos pocos segundos que dura el siniestro: percepción del riesgo por parte de los conductores implicados, toma de decisiones al respecto de cómo evitar el riesgo, realización de maniobras evasivas, entrada en funcionamiento de sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos, deformación de la estructura de los vehículos, impactos de las personas contra elementos del interior de sus vehículos, etc. Para evitar generar extensos informes de alto contenido técnico, muchas veces difíciles de interpretar por parte de personas no especialistas en la materia, es cada vez más habitual plasmar las reconstrucciones de accidentes de tráfico en forma de videos realizados mediante técnicas de animación por ordenador que faciliten la comprensión de los hechos, a la vez que permitan analizarlos desde distintos puntos de vista. Es éste otro de los campos en los que la empresa GALADI mantiene gran actividad. De hecho, se encuentra abierto un proyecto de investigación cuyo principal objetivo se centra en mejorar la calidad y efectividad de la transmisión de los resultados de las investigaciones de accidentes de tráfico a la Justicia, la institución que genera mayor demanda en este ámbito.

La investigación de accidentes de tráfico pretende ser fuente de conocimiento para que todos los que tengan algo que decir en materia de prevención de accidentes dispongan de elementos objetivos que permitan mejores actuaciones. Desde GALADI seguiremos insistiendo sobre el hecho de que el vehículo más seguro es, y será, aquél que vaya provisto de un conductor sensato. De momento, seguimos viendo

cómo, año tras año, se va incrementado el número de veces en que se requiere la investigación de un accidente de tráfico”.

Ingeniería aplicada a la investigación y reconstrucción de accidentes de tráfico

Fundamentalmente y como mayor aval detrás de esta empresa existe una dilatada experiencia en la investigación y reconstrucción de accidentes de tráfico. Al frente de este equipo de profesionales se encuentra Francisco Galadi Rey, técnico especialista en Investigación y Reconstrucción de accidentes de Tráfico, que cuenta con una amplia experiencia en este sector.

Una de las últimas intervenciones de Francisco Galadi ha sido en el mediático caso relativo al accidente de tráfico sufrido por el torero José Ortega Cano

Haciendo un repaso a su vida profesional podemos comenzar con la preparación y capacitación de Galadi. Cursó estudios de Ingeniería Técnica Industrial en la Universidad de Sevilla y es colegiado del Colegio de Peritos e Ingenieros Técnicos de Cádiz. Es diplomado en las especialidades de Mecánica y Metalurgia. Tras finalizar la carrera universitaria indicada se introdujo de lleno en el mundo pericial y en concreto en todo lo relativo a la valoración de daños materiales de automóviles para después pasar a centrarse fundamentalmente en la reconstrucción de accidentes. Cursó los estudios básico y superior relativos a la especialidad indicada en CESVIMAP (Centro de Experimentación para la Seguridad Vial de Mapfre). Tras ello se hizo responsable de esta materia en la entidad aseguradora Mapfre para Andalucía. Posteriormente creó la empresa GALADI desde la que atiende todo tipo de encargos relacionados con la materia, ya sea requerido por entidades aseguradoras o clientes particulares y abogados especializados en accidentes de tráfico. Ha colaborado como ponente en cursos de reconstrucción de accidentes impartidos por varias instituciones como Policía Local de Sevilla, Universidad de Sevilla o Confederación de Empresarios de Andalucía.

El Caso Ortega Cano

Una de las últimas intervenciones de Francisco Galadi ha sido en el mediático caso relativo al accidente de tráfico sufrido por el torero José Ortega Cano. El ex-matador de toros, como todos conocemos, sufrió un accidente de tráfico el día 28 de mayo de 2011 a la altura del kilómetro 28,137'80 de la carretera A8002 (Sevilla-Castilblanco de los Arroyos), dentro del término municipal de Castilblanco de los Arroyos, cuando conducía su vehículo, un Mercedes Benz Clase R320 CDI. Impactó violentamente contra un Seat Altea, falleciendo el conductor de este último vehículo.

El proceso judicial ha resultado muy arduo y complicado, dadas las connotaciones del caso, así como por el hecho de tratarse de un personaje de reconocida popularidad.

La defensa de Ortega Cano llevaba, como uno de sus pilares fundamentales, el informe técnico realizado por Francisco Galadi, quién defendía en dicho informe que el vehículo de Ortega Cano "invadió puntualmente, durante escasos metros el carril contrario y que el propio conductor reaccionó y trató de reconducir su vehículo al carril de origen, algo que no pudo lograr, produciéndose finalmente la colisión".

El tema nos ha parecido de mucho interés y actualidad, motivo por el cual nos hemos puesto en contacto con nuestro compañero Francisco Galadi para conocer de primera mano cuestiones que consideramos atractivas para el lector en general y más en concreto para el colectivo técnico que acoge nuestro Colegio.

-Francisco, quisiera ante todo agradecerle que nos haya atendido y que aceptara responder a las cuestiones que le plantearemos sobre el caso del accidente sufrido por José Ortega Cano.

- Antes al contrario, agradezco yo sinceramente el hecho de que hayáis considerado que mi aportación puede ser de interés para el colectivo de ingenieros técnicos industriales que forman nuestro Colegio.

- ¿Cómo llegó el caso de Ortega Cano a su despacho?

- En el caso que nos ocupa, a la mañana siguiente de tener lugar el accidente, me personé en el lugar de los hechos, sin que nadie me lo solicitara, digamos que por



Lugar de los hechos

"deformación" profesional. Esta práctica suelo repetirla habitualmente cuando tengo conocimiento a través de los medios de comunicación de la ocurrencia de un accidente grave de tráfico ocurrido principalmente en la zona geográfica de Andalucía Occidental. Y el motivo por el que suelo hacerlo es porque los datos relativos al accidente, huellas, restos, manchas, fragmentos, etc., están muy visibles transcurridas pocas horas desde el accidente. Si posteriormente, alguna de las partes se pone en contacto con mi despacho para contratar nuestros servicios, ya tenemos mucho ganado.

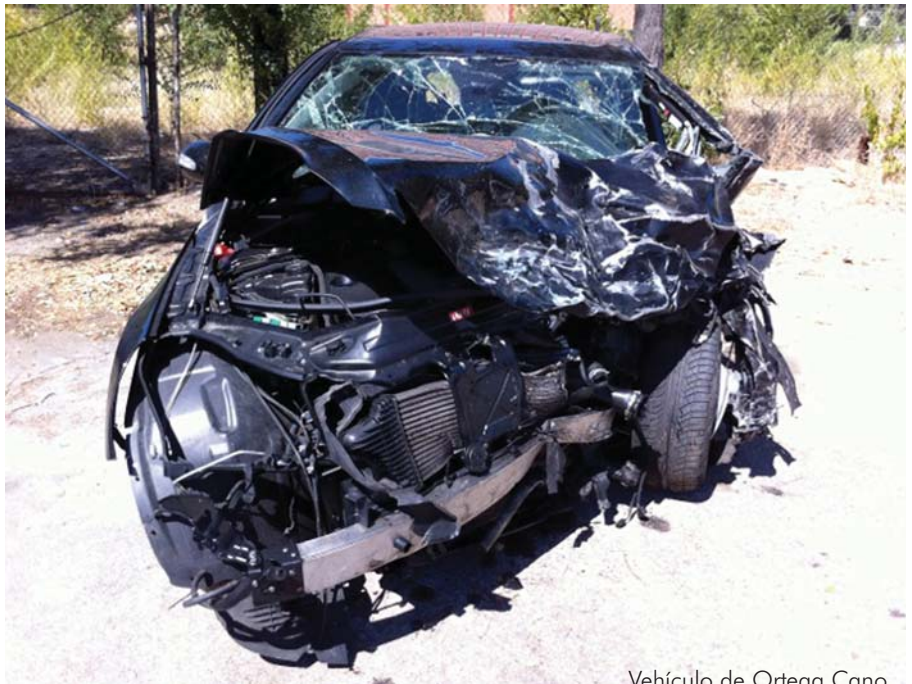
- Y en este caso sucedió así.

- Efectivamente, transcurridos aproximadamente cuatro meses desde la ocurrencia del accidente, el abogado

de Ortega Cano contactó con nosotros para contratar nuestros servicios. No obstante, también estuve tratando la posibilidad de apoyar técnicamente a la defensa del fallecido, aunque finalmente, sus letrados decidieron no recurrir a ayuda pericial porque consideraban que las connotaciones del caso les favorecían ampliamente.

- ¿Quiere decir usted que podría haber hecho la investigación y reconstrucción del accidente para cualquiera de las dos partes? ¿Cómo se explica eso? ¿No buscan objetivos distintos?

- El pecado máximo del técnico especialista en reconstrucción de accidentes de tráfico es hacer un "informe a medida", es decir, disfrazar la realidad con objeto de favorecer a la parte que le contrata. Como comprenderá, el accidente sucede de una sola forma y el reconstructor de accidentes debe hacer exactamente eso, reconstruir el accidente, no "construir" uno distinto. En el caso de Ortega Cano, si mis servicios hubieran sido contratados por la defensa del fallecido, el informe habría sido



Vehículo de Ortega Cano

exactamente el mismo que elaboré para la defensa de Ortega Cano.

- Pero así, como comenta, se corre el riesgo de que dicha prueba pericial no satisfaga completamente a quién le contrata. ¿Qué sucede en ese caso?

- Normalmente se elabora un informe previo en el que se expone a la parte que desea nuestros servi-

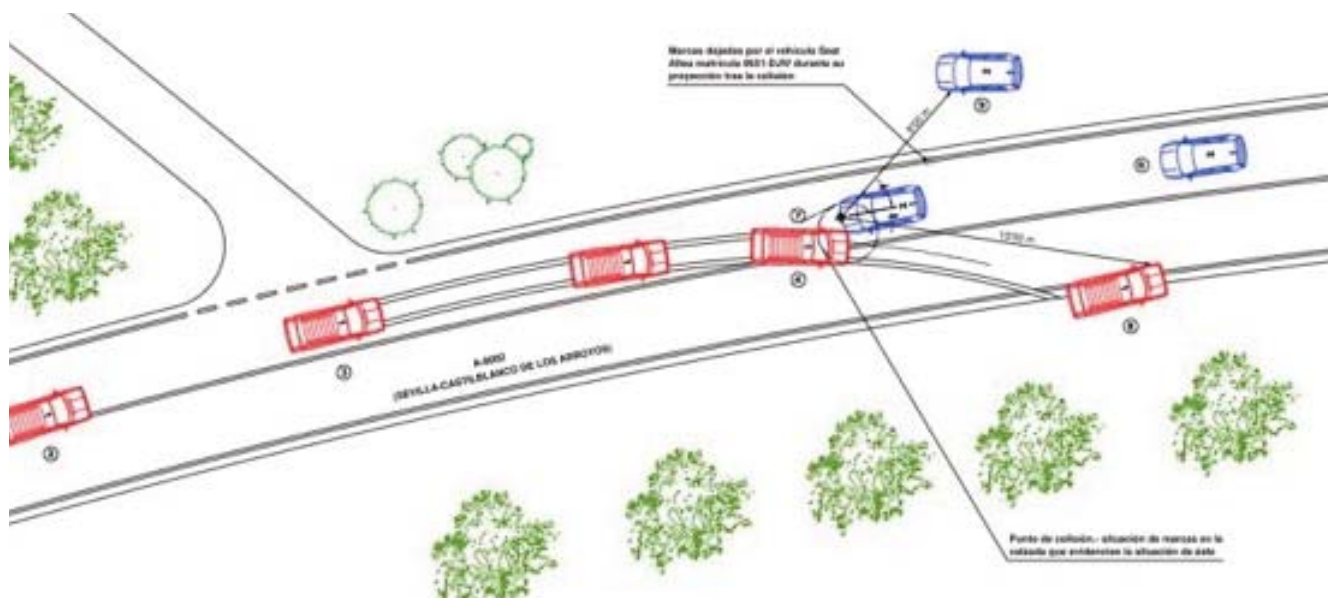
cios, de qué forma se abordaría el caso, qué podríamos plantear, hasta dónde podríamos llegar y cuáles serían nuestras conclusiones a tenor de la documentación que se nos aporte, principalmente el atestado que recoge todos los datos del accidente. Con ese informe previo, la parte que requiere nuestros servicios, debe decidir si abordamos finalmente el caso de manera definitiva.

- Y volviendo al asunto de Ortega Cano, ¿quién cree usted que fue el responsable del accidente?

- Evidentemente, el responsable del accidente es precisamente Ortega Cano, de eso no hay la más mínima duda. Lo que sucede es que la Justicia y los jueces, deben dictar las sentencias ajustándose lo más fielmente posible a la realidad de lo ocurrido, es decir, se debe intentar con el mayor esfuerzo posible que nadie sea condenado por algo que no hizo y sí por lo que realmente hizo. Y en ocasiones, por



Vehículo del fallecido Carlos Parra



diversos motivos, la realidad se va distorsionando y se corre el riesgo de que el juzgador tenga ante sí un caso deformado.

- ¿Quiere esto decir que en el caso de Ortega Cano han existido irregularidades?

- Mire, le puedo asegurar que, a tenor de los datos que yo mismo recogí justo al día siguiente de la ocurrencia del accidente, el atestado elaborado por el Equipo de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de la Guardia Civil incurría en incorrecciones importantes que conllevaron unas conclusiones erróneas.

- ¿A qué se refiere en concreto?

- Le voy a explicar un detalle que el colectivo de ingenieros técnicos va a comprender perfectamente. El larguero de chasis de un vehículo es una viga metálica muy resistente. Si nos planteamos comprimir dicha viga o larguero a modo de acordeón necesitaríamos mucha más energía que si nos proponemos flexionarla. El larguero de chasis delantero izquierdo del vehículo del fallecido estaba flexionado, algo que yo mismo pude comprobar en el lugar en el que estaba depositado. Sin embargo, la Guardia Civil introdujo en el programa informático utilizado para el cálculo de la velocidad de circulación del vehículo de Ortega Cano una constante de compresión en lugar de la que debía, es decir, la de flexión. Este simple detalle hizo que el resultado de la velocidad de circulación del vehículo de Ortega Cano que propuso la Guardia Civil fuera irreal y, por supuesto, muy superior al real. Fíjese que tras-

cendencia puede tener un simple detalle que puede pasar inadvertido para cualquier neófito en la materia.

- Imagino que esto que nos explica tiene mucha transcendencia de cara a la sentencia.

- Efectivamente, una transcendencia fundamental, porque fíjese, la Guardia Civil, con ese error de apreciación, indicaba que el vehículo de Ortega Cano circulaba a unos 125 km/h. Sin embargo, haciendo exactamente los mismos cálculos pero cambiando el factor compresión por el de flexión el resultado era de 89, km/h. Teniendo en cuenta que el límite de velocidad en la vía en la que tiene lugar el accidente es de 90 km/h, estamos hablando de superarlo a no hacerlo.

- ¿Qué cree usted que pasará finalmente? ¿Condenarán a Ortega Cano?

- Sí, lo condenarán. Lo que hay que ver es a qué o a cuánto. Son muchos los pormenores, velocidad, atención, alcoholemia, etc., que intervienen en el caso. Dependiendo de cuáles de ellos considere objetivos e irrefutables la jueza, a tenor de las pruebas practicadas, la sentencia será más o menos dura para los intereses de Ortega Cano. Ya todo, como suele decirse, está en manos de Su Señoría.

- Muchísimas gracias Francisco.

-Es un honor para mí colaborar con mi Colegio y estaré a su disposición para lo que crea oportuno.