

## **Los accidentes de tráfico. ¿Pueden evitarse?**

**Gonzalo Ocampo Suárez-Valdes**

### **I.- Los accidentes de tráfico.**

#### **I.1 El tráfico como hecho social.**

En una interpretación primaria el tráfico, según la significación al uso de la palabra, es un hecho social, una cara o un aspecto de la realidad social, un modo social.

El tráfico, en efecto, parte de actuaciones humanas en la órbita de la convivencia, dentro de la sociedad. Así, su punto de partida, su raíz y su elemento substancial es el hombre.

Hace ya algunos años, durante la celebración en San Sebastián de las II Jornadas Provinciales de Seguridad e Higiene de Guipúzcoa, en la presentación de mi ponencia titulada «*accidentes in itinere*», tuve ocasión de afirmar que el tráfico conforma un peculiar aspecto

de la realidad social, tan peculiar que quizás constituya, cuando se escriba la historia de nuestro tiempo una de las notas cualificantes de la época; la creciente importancia de la técnica caracteriza la vida diaria con un desarrollo desmesurado y vertiginoso que infunde una dinámica propia al ritmo de todos los quehaceres humanos; el tráfico contiene, como tal aspecto de la realidad social, referencia inmediata a una actividad humana, a la convivencia social de forma que a todos nos envuelve e implica. Es entonces el hombre su punto de partida y raíz primera; de su ingenio ha nacido la máquina y después, como un hecho inevitable, el soporte material para ambos: la carretera.

Estamos así frente a la fundamental composición del tráfico, ante sus factores de base, el vehículo — bien sea de tracción animal, de tracción mecánica o de otra suerte diferente - el camino sobre el que el mismo tráfico se desarrolla, consecuencia del esfuerzo humano, bien que ayudado modernamente por poderosas máquinas y herramientas; en tercer término está el hombre, del que deriva la acción de

circular en su obligación con alguna clase de vehículo, aunque es también participante del tráfico desde la mera actividad del andar.

## **I.2. Orígenes y composición del tráfico.**

Si realmente fuera preciso recordar los orígenes del tráfico, quizá habría que plantearse la historia misma.

Todo comienza desde el carácter nómada del hombre; recuerda José María de Areilza que *«el clima y el alimento pueden ser los primeros estímulos para los desplazamientos»*. El hombre camina, navega, vuela, y siempre ha buscado el medio para hacerlo con la mayor presteza. La rueda, el caballo, la balsa, la vela, los remos, el vapor, son jalones que marcan la evolución de esta peculiar aventura humana.

Incluso cuando **Alejandro Magno** vuela sobre el Cáucaso, a lomos de su caballo *Bucéfalo*, en frenético galope quizá se está descubriendo la **VELOCIDAD**, como limpio placer bajo aquella condición histórica pero después parte inherente del tráfico y cau-

sa fundamental de tantas desgracias de la carretera.

El tráfico, como tantos fenómenos sociales tiene sus propias raíces, sus transformaciones, en el afán de alcanzar celeridad.

En todo caso, después de la consiguiente evolución histórica el hombre de este tiempo se encuentra incardinado en un correcto estado del tráfico. Ya no se trata solamente de una estricta combinación de los factores **HOMBRE-VÍA-VEHÍCULO**, que llevaría a una interrelación perfecta a situaciones de equilibrio permanente o de armonía constante. Esta situación de equilibrio se quiebra una y otra vez con indeseable frecuencia porque los principios de la racionalidad humana se disminuyen ocasionalmente y la combinación del propio hombre con el automóvil no conforma una perfecta ecuación. En ocasiones, defectos o incapacidades viarias serán factores coadyuvantes al accidente y, en tercer término habría que aludir a los fallos mecánicos previsibles o imprevisibles, que fortuitamente por causa mayor favorecen el desequilibrio en que se traduce todo

accidente. En último término habría que tener en cuenta la participación de animales irracionales, agentes atmosféricos, objetos, todo ello más allá de la dispar función del hombre, como conductor, como usuario, como peatón.

Es claro en todo caso que las constantes del tráfico no están precisamente en el mantenimiento permanente de situaciones consonantes o armónicas. No hay concordia permanente entre los participantes en el tráfico.

### **I.3. El automóvil. Los primeros accidentes. Magnitudes de daños.**

En 1859 **Lenoir** inventa el precedente del automóvil, cuando logra el funcionamiento de un elemental vehículo movido por un motor de aire dilatado por gas.

Ocho años más tarde **Otto y Langen** inventan el primer motor de explosión. En 1884 **Daimler** fabrica un motor de combustión interna. Después, **Panhard, Levassor y Dion Bouten** perfeccionarán el motor de explosión y en 1892 **Benz** fa-

brica el primer coche de cuatro ruedas con motor de explosión.

En 1894 se celebra la primera carrera de coches entre París y Ruan; en 1895 se corre la carrera entre París-Burdeos-París con recorrido de casi 1.200 km., alcanzándose la velocidad de 24 km./hora. Y es en 1903 cuando se convoca la trágica prueba entre París y Madrid que terminará en Burdeos tras la muerte de diez espectadores con la suma de algunas docenas de personas heridas de gravedad.

Estos comienzos tan deportivos y selectos – solo unos cuantos privilegiados participaban en estas novísimas y atractivas competiciones- eran toda una premonición y una seria advertencia hacia la cara amarga del tráfico.

Por otra parte, en 1896 se habían registrado en Gran Bretaña dos muertes causadas por vehículos de motor y tres años más tarde hubo otra en los EEUU. Resultaba entonces que había algo más que prosperidad y progreso, algo más que utilidad y diversión en el uso de vehículo de motor. Ya en los inicios de la automoción se muestra descar-

da y trágica la cruz del tráfico, la muerte violenta, porque a estos modestos comienzos habría de seguir un terrible aluvión de muertos y heridos.

De todas formas, en este orden, desde un intento de aproximación a las grandes cifras, digamos que de los datos obtenidos por un equipo de expertos para la elaboración de un amplio informe sobre seguridad vial encargado por la Unión Europea resultaba que en el año 1991 – tiempo de redacción de este informe -, habían perdido la vida en Europa 130.000 personas por causa del Tráfico en tanto habrían resultado heridas más de 1.500.000 personas.

En España las cifras de mortalidad en carretera por año, superan año tras año las 5.000 personas, en tanto que los heridos son más de 125.000.

#### **I.4.- La causalidad en los accidentes de tráfico.**

¿Porqué se producen los accidentes?, ¿Cuál es su causa?. Ciertamente, el tráfico es uno de tantos resultados de la progresión humana, sirve a los hombres, pero, contradictoriamente lleva consigo una inacabable estela de episodios negativos que se traducen en muertes de personas, en graves lesiones y en inacabables daños patrimoniales. ¿Cabrá deducir que la mala carretera o su mala señalización, que las deficiencias de los automóviles, desencadenan los accidentes?.

No puede ocultarse que los defectos viales de distinta índole, los factores climáticos adversos, las averías o los fallos mecánicos del automóvil, etc., pueden favorecer el accidente o coadyuvar para que se produzca, pero difícilmente uno o varios, podrán estimarse como causa en el pleno sentido del término. ¿No es el hombre quién al final - y aún contando con cualquier forma de inestabilidad

ambiental del propio tráfico—provoca el accidente o dicho de otro modo, llega a una situación extrema que lo discapacita para evitarlo?

En su obra «Seguridad Vial», José María Altozano expone su criterio acerca de los nexos causales que se hallan en la investigación de la accidentabilidad. Apunta que el problema estriba no sólo en que las causas aparentes de los accidentes son sumamente variadas, sino en que cada caso concreto, la causalidad real — por lo común múltiple - se entrecruza de forma que no resulta fácil llegar a conclusiones claras y si únicamente y si acaso, a determinar en alguna medida lo que parece ser causa predominante. Desde esa perspectiva — sigue señalando el mismo autor- podría llegar a afirmarse que en la inmensa mayoría de los accidentes — en más de un 90% de los casos- se detecta un fallo del ser humano.

En síntesis, las conclusiones que obtiene Altozano son estas:

■ La causalidad de los accidentes es muy amplia y compleja.

■ Ninguno de los factores que intervienen entrecruzándose, puede ser minimizado.

■ Con estas elementales reservas puede afirmarse no obstante una neta primacía del factor humano.

En la obra «Manual de Investigación de accidentes» explica Stanndar Baker acertadamente la trama de ellos. Se pregunta ¿Qué falló? y ¿Porqué falló?... trata de los fallos de preparación como factores operativos del accidente; de la quiebra de la acción estratégica, entendiendo esta como el reajuste de velocidad de cara a una correcta situación, y de la inadecuada o inexistente acción evasiva para evitar el mal inmediato.

## **II.- Prevención de los accidentes.**

### **II.1. Las conductas humanas.**

Dejábamos abierto antes un interrogante acerca de la posible incapacidad del hombre para resolver aquellas situaciones extremas que llevan al accidente. En reali-

dad, es un interrogante que enlaza sin violencia alguna con la misma pregunta que abre este trabajo:

**¿Pueden evitarse los accidentes de tráfico?**

Bien, pues conviene decir ya que no se cuestiona la primacía - casi la exclusividad- del factor humano en la génesis y desarrollo de la accidentabilidad vial. Por eso, en cualquier consideración sobre este punto, no es posible rehuir la valoración de los comportamientos humanos, lo que es tanto como llegar al ser moral de la persona.

Pero, ¿A caso el hombre es perfecto o infalible?...;justamente, ocurre lo contrario: es imperfecto y se equivoca, en el tráfico y fuera del tráfico. Ocurre que con demasiada frecuencia se manifiesta el error bajo forma de imprudencias, temeridades, negligencias, agresividades, prepotencia. Pero es que además la misma historia del hombre está marcada por una constante reiteración de episodios a través de los que ha de notarse cómo instrumentos o medios creados para su mejora y progresión se vuelven

contra el propio hombre. Es lo que cierto autor señalaba aludiendo a la civilización del miedo: guerras químicas, atómicas o nucleares, acciones terroristas, consumo de drogas, trata de blancas, prostitución de menores, abortos sin tope, etc. Es la vertiente negativa del ingenio humano que utiliza para la destrucción los productos que había elaborado para un positivo devenir de la civilización y que hace de sus prójimos meros objetos.

Pero fijémonos en que, de algún modo, hemos interrelacionado conductas humanas y accidentes de tráfico. No estamos en la pretensión de silenciar la importancia de las infraestructuras para el tráfico en la referencia a los indicativos de la seguridad vial, aunque uno siga estimando que este factor o los mismos defectos del vehículo son causa del accidente en proporciones muy inferiores al factor humano.

Yo creo y así lo manifiesto que estamos ante las claves auténticas de la seguridad vial. Tal es la temperatura ético- moral de la sociedad – o de una concreta sociedad- cual es la medida de la seguridad en sus carre-

teras; por igual vía se explicarán otros aspectos que dicen a la calidad de vida colectiva. En un pueblo culto, disciplinado, con aceptables salud económica es inteligible que existan mejores condiciones para el tráfico, que en otro pueblo donde predomina la liberalidad en la atención a las normas del tráfico, donde faltan todavía escuelas capaces de enseñar a vivir responsablemente los deberes que impone la ciudadanía.

Imaginar ahora la aplicación de estos puntos a la utilización de vehículos de motor veloces y poderosos pueden ser un medio que ayude a entender las irremediables tragedias del tráfico.

Y así como un corolario de urgencia, podría llegarse a este importante interrogante:

**El impresionante desarrollo tecnológico de nuestra época, ¿se corresponde con un desarrollo proporcional de la moral y de la ética?**

Es tanto como preguntar si el hombre en cuanto hombre progresa en su condición de ser moral o, por el contrario, retrocede y aún se degrada en su humanidad.

## **II.2 La acción estatal.**

El genérico acontecer en la vida del hombre, o, de modo más concreto, el cotidiano desarrollo del tráfico acreditan — como no podría ser menos en orden a la condición de la naturaleza humana — que el accidente es inevitable, está inscrito en las actividades de los hombres. Pero, no por eso los poderes públicos deben permanecer pasivos. De hecho, el sistema normativo que conforma el derecho positivo del tráfico tiene como última finalidad la de evitar accidentes o disminuir su incidencia o su gravedad.

Es bien sabido que en los últimos años se ha ido creando un nuevo mercado legal de la circulación en nuestro país, al hilo del propio dinamismo del tráfico y atendiendo a las directivas que emanan de la Unión Europea. No muchos preceptos del viejo código de la circulación de 1934 continúan vigentes y distintas disposiciones han venido a sustituirlo. Conviene destacar dos de ellas:

■ Ley 18/1989, de 25 de Julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial.

■ Real decreto legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La primera disposición citada en su preámbulo señala lo siguiente: «La magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestrabilidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de los accidentes, tanto en carrera como en zonas urbanas».

Por su parte, la segunda de las disposiciones citadas insistirá en las innegables secuelas negativas del tráfico, en su alto coste social de manera que es obligada la intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad vial, consecuencia inevitable de la competencia exclusiva que en materia de tráfico corresponde al estado por imperativo constitucional.

## **II.3 Los planes nacionales de Seguridad Vial.**

Cada año se elabora un **Plan Nacional de Seguridad Vial**, que, tras de su aprobación por Consejo de Ministros, viene a ser vinculante para la Administración Pública. Los consiguientes programas de actuaciones se pormenorizan bajo los siguientes epígrafes:

- Educación y formación vial.
- Vigilancia y Control.
- Acondicionamiento y servicios.
- Normativa.
- Estudio y Programación: Investigación Científica y Técnica.

Los propios epígrafes son suficientemente significativos en cuanto a su aplicación práctica. Señalemos de todas formas que las acciones educativas son sin duda las de mayor peso específico aún cuando buena parte de ellas no ofrezcan resultados sensibles a corto plazo.

Desde la unidad periférica en la que desarrollamos nuestra tarea profesional – la Jefatura Provincial de Tráfico de La Coruña-



hemos prestado singular atención a la **Educación Vial**, procurando acercar a centros escolares públicos y privados el material didáctico y asesoramiento específico. Ahora mismo, en unión de esfuerzo con la Consellería de Educación e Ordenación Universitaria, trabajamos en la incorporación de textos básicos para la docencia de la materia en los distintos ciclos de la enseñanza, hasta hacer de las materias viales un eje transversal vivo y actual en la formación integral del escolar.

En otro orden, nuestra **UNIDAD MÓVIL DE PARQUE INFANTIL DE TRÁFICO**, completa las enseñanzas teóricas con otras prácticas, en visitas a colegios y escuelas de toda la comunidad autónoma gallega.

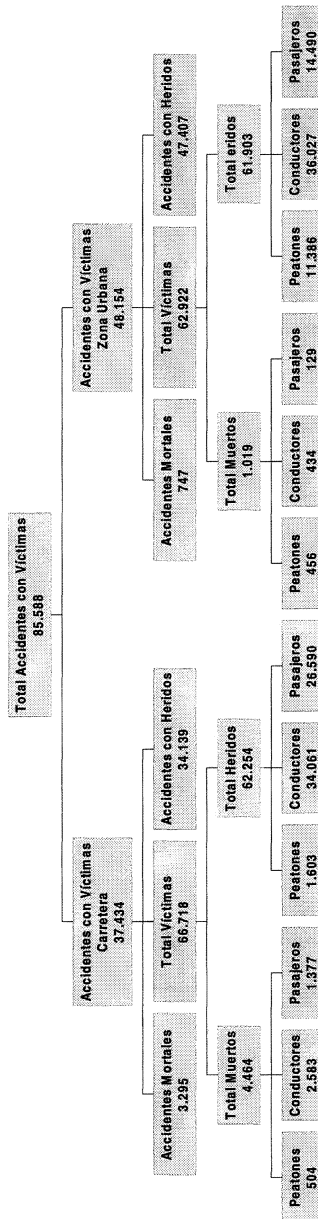
## **Bibliografía.**

Ley 18/1989, de 25 de Julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial.

Real decreto legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

<b>Coste C.E. por año</b> (accidentes carretera)	<b>Muertos:</b> <b>50.000</b> <b>Heridos:</b> <b>500.000</b>
<b>Daños patrimoniales</b>	<b>70.000<sub>1</sub> de</b> <b>Ecus.</b>
<b>Muertos 1992 en Países Europeos (1992)</b> (menos la C.E., Rusia, Moldavia, Bielorusia y Ucrania).	<b>79.337</b>
<b>Muertos en 1992</b> (EE.UU., Canada, Australia y Japón)	<b>14.886</b>
<b>Desde el tratado de Roma</b> (12 Países de la C.E.)	<b>Muertos: 2<sub>1</sub></b> <b>Heridos: 40<sub>1</sub></b>

Anexo 1.- Accidentabilidad en 1991 (informe Gerondeau)



Anexo 2.- La accidentabilidad en España en números (Anuario de la DGT)

	<b>1996</b>	<b>1997</b>		<b>%</b>
<b>Accidentes mortales</b>	<b>420</b>	<b>436</b>	<b>16</b>	<b>3,81</b>
<b>Accid. con heridos</b>	<b>5.316</b>	<b>5.267</b>	<b>-49</b>	<b>-0,92</b>
<b>Accid.daños materiales</b>	<b>2.974</b>	<b>2.867</b>	<b>-107</b>	<b>-3,60</b>
<b>Total accidentes</b>	<b>8.710</b>	<b>8.570</b>	<b>-140</b>	<b>-1,61</b>
<b>Accid.Vías Nacionales</b>	<b>2.668</b>	<b>2.562</b>	<b>-106</b>	<b>-3,97</b>
<b>Accid. Autovía</b>	<b>205</b>	<b>292</b>	<b>87</b>	<b>42,44</b>
<b>Accid. Autopistas</b>	<b>254</b>	<b>253</b>	<b>-1</b>	<b>-0,39</b>
<b>Accid. Vías Comarcales</b>	<b>1.676</b>	<b>1.731</b>	<b>55</b>	<b>3,28</b>
<b>Accid.en Vías Rápidas</b>	<b>40</b>	<b>34</b>	<b>-6</b>	<b>-15</b>
<b>Accid.Vías Locales</b>	<b>2.353</b>	<b>2.475</b>	<b>122</b>	<b>5,18</b>
<b>Accid. Vías Urbanas</b>	<b>1.541</b>	<b>1.223</b>	<b>-318</b>	<b>-20,64</b>
<b>Total Personas Muertas</b>	<b>480</b>	<b>494</b>	<b>14</b>	<b>2,92</b>
<b>Peatones Muertos</b>	<b>89</b>	<b>84</b>	<b>-5</b>	<b>-5,62</b>
<b>Conductores Muertos</b>	<b>310</b>	<b>321</b>	<b>11</b>	<b>3,55</b>
<b>Pasajeros Muertos</b>	<b>81</b>	<b>89</b>	<b>8</b>	<b>9,88</b>
<b>Total Heridos</b>	<b>8.877</b>	<b>8.775</b>	<b>-102</b>	<b>-1,15</b>

Anexo 3.- Accidentabilidad mortal en Galicia en 1996 y 1997 (Jefatura de Tráfico de La Coruña).

*Los accidentes de tráfico...¿Pueden evitarse?*

---

	<b>1996</b>	<b>1997</b>		<b>%</b>
<b>Andalucía</b>	<b>599</b>	<b>617</b>	<b>18</b>	<b>3,01</b>
<b>Asturias</b>	<b>121</b>	<b>122</b>	<b>1</b>	<b>0,83</b>
<b>Aragón</b>	<b>122</b>	<b>192</b>	<b>70</b>	<b>57,38</b>
<b>Baleares</b>	<b>127</b>	<b>100</b>	<b>-27</b>	<b>-21,26</b>
<b>Canarias</b>	<b>112</b>	<b>118</b>	<b>6</b>	<b>5,36</b>
<b>Cantabria</b>	<b>32</b>	<b>42</b>	<b>10</b>	<b>31,25</b>
<b>Castilla-León</b>	<b>465</b>	<b>470</b>	<b>5</b>	<b>1,08</b>
<b>Castilla-La Mancha</b>	<b>352</b>	<b>330</b>	<b>-22</b>	<b>-6,25</b>
<b>Cataluña</b>	<b>533</b>	<b>518</b>	<b>-15</b>	<b>-2,81</b>
<b>Extremadura</b>	<b>143</b>	<b>134</b>	<b>-9</b>	<b>-6,29</b>
<b>Galicia</b>	<b>480</b>	<b>494</b>	<b>14</b>	<b>2,92</b>
<b>La Rioja</b>	<b>43</b>	<b>52</b>	<b>9</b>	<b>20,93</b>
<b>Madrid</b>	<b>250</b>	<b>242</b>	<b>-8</b>	<b>-3,20</b>
<b>Murcia</b>	<b>82</b>	<b>101</b>	<b>19</b>	<b>23,17</b>
<b>Navarra</b>	<b>68</b>	<b>76</b>	<b>8</b>	<b>11,76</b>
<b>País Vasco</b>	<b>153</b>	<b>136</b>	<b>-17</b>	<b>-11,11</b>
<b>Valencia</b>	<b>364</b>	<b>349</b>	<b>-15</b>	<b>-4,12</b>
<b>Total</b>	<b>4.046</b>	<b>4.093</b>	<b>47</b>	<b>1,16</b>

Anexo 4.- Accidentabilidad mortal por Comunidades Autónomas en 1996 y 1997. (Datos DGT).