

LOS ACCIDENTES DE TRAFICO, UN GRAVE FACTOR DE INSEGURIDAD CIUDADANA

JOSE ANTONIO LOPEZ LOPEZ

General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

SEGURIDAD VIAL

1. Los accidentes de tráfico, factores de inseguridad ciudadana. Evolución del problema en España. Análisis estadístico.

En el momento de plantear el tema de los accidentes de tráfico en el marco de este curso, parece oportuno, como primera reflexión, la de la oportunidad de su sistemática al incluirlos dentro del concepto genérico de "factores de la inseguridad pública" y, más en concreto, su incardinación en el módulo II, es decir, como uno de los "actores de la seguridad pública"

De la "inseguridad pública diría yo más bien, pues nada hay más desestabilizante de esa seguridad que el automóvil. Digo bien y no exagero: no existe ninguna actividad de las que habitualmente desarrollan las sociedades que la existencia de los vehículos a motor y sus causas, como trataré de demostrar.

En un congreso sobre seguridad vial celebrado recientemente en Pekín (1) se llegó a la conclusión de que el automóvil es, dicho en los mismos términos en que aparece en las actas, "el mayor enemigo de la humanidad"

Con ocasión de la celebración, el pasado día 13 de octubre, del Día Mundial para la Reducción de las Catástrofes Naturales, el Secretario General de la ONU, Koffi Annan, presentó un informe sobre los efectos de los 50 fenómenos climatológicos y geológicos más destructivos del año 1998, calificado como de realmente catastrófico por haberse cobrado 40.000 vidas, de las que 25 eran españolas. Más o menos, lo que la carretera se cobra cada día y medio en nuestras carreteras si hacemos caso a las estadísticas. No parece pues exagerado que califiquemos el

fenómeno de los accidentes de tráfico como de catástrofe natural (2).

La carretera es, en estos momentos, la primera causa de mortandad del tramo de población comprendido entre los 5 y los 24 años, y la segunda, después del SIDA, en el tramo de los 25 a 34. Esta realidad ha movido a la "Sociedad Española de Salud Pública" (3) a calificar el fenómeno de la siniestralidad vial como de "epidemia". Su director, el epidemiólogo Antonio Plasencia, se hace la siguiente pregunta: "¿Qué ocurriría si cada año se estrellaran en España 15 aviones Jumbo sin dejar supervivientes? ¿Acaso nadie se plantearía qué ocurre con la seguridad del tráfico aéreo?". Un Oficial de la Agrupación de Tráfico ha apuntado la idea de que los accidentes debidos al tráfico de vehículos se han convertido en un verdadero mecanismo "malthusiano" de control de la población. Malthus, economista británico del siglo XVIII, recomendaba la limitación voluntaria de los nacimientos porque la población crece en progresión geométrica mientras que los alimentos lo hacen sólo en proporción aritmética (4).

Hagamos un poco de historia. La idea del carro automotor, nacida de la necesidad de sustituir la tracción de caballos como consecuencia de las tretas bélicas ideadas para su neutralización en el campo de batalla, aguzó el ingenio de los hombres desde muy antiguo. En la Edad Media se llegó a diseñar un carro con ventiladores acoplados a las ruedas en un intento de utilizar la energía eólica. Leonardo da Vinci bosqueja en el folio 296 V de su famoso "Códice Atlántico" un carro de muelles igualmente condenado al fracaso. De 1790 data la primera patente de un coche automotor de cuatro ruedas registrada a nombre del inglés Nathan Read.

Isaac Newton (1680), James Watt (1736-1859), William Murdoch (1784) fueron otros tantos científicos que lo intentaron, pero el primer artefacto de cuyo funcionamiento se tiene noticia fue inventado por el ingeniero francés Nicolás Joseph Cugnot (1725-1804), que construyó un artilugio de tres ruedas, la delantera motriz y directriz a un tiempo, accionado por un motor de dos émbolos de efecto simple y alimentado por una caldera de vapor. Alcanzó los 9,5 km/hora en 1770, pero su escasa autonomía -15 minutos-, su peso, la

dificultad de guiarlo, etc., determinaron la suspensión de experimentar con este tipo de máquinas, la segunda de las cuales se conserva en el Conservatorio Nacional de Artes y Oficios de París.

Pero fue Karl Benz quien en 1891 puso en marcha el primer artefacto merecedor de ese nombre. Desde entonces, el automóvil ha acabado con la vida, de una u otra forma, de 32 millones de personas. ¡32 millones!, casi la totalidad de la población española actual. O sea, que cada 50 segundos un coche causa la muerte de una persona y cada dos segundos proporciona heridas a otra. En nuestro país, cada dos horas más o menos, se desarrolla la macabra ceremonia de la muerte que sume en el luto y la desesperación a una familia. Es decir, durante el tiempo en que el lector de este artículo lee estas líneas, en el mundo se habrán producido 140 muertos y otras 3.600 personas sufrirán heridas de diversa consideración. Y en España habrán ocurrido 22,3 accidentes con víctimas en nuestras calles y carreteras con el resultado de 1,44 muertos y 32,16 heridos de diversa consideración.

En Estados Unidos, en los últimos 25 años se han producido probablemente más muertos en accidentes de tráfico que en las dos guerras mundiales y las de Corea y Vietnam juntas. El estado de Israel, desde su fundación hasta 1993, ha tenido 14.700 muertos entre todos sus conflictos militares, mientras que en este período han muerto 25.000 personas en accidentes de tráfico. Y resulta curioso descubrir cómo han muerto más cascos azules de la ONU en la guerra de Bosnia por causa de los accidentes de tráfico que por las armas de fuego (5).

Y, sin embargo, del automóvil no se habla en estos términos cuasi apocalípticos que de esta realidad cabría esperar. El automóvil es percibido como un extraordinario avance de la humanidad y ciertamente que lo es; pero sería mucho menos traumática su utilidad si quienes lo manejamos cobráramos auténtica conciencia de sus posibilidades y limitaciones, y de las nuestras también, adecuando las unas a las otras.

Con mucha frecuencia se escuchan recriminaciones como la siguiente: "si la velocidad es un factor de riesgo tan importante como nos dicen, ¿por qué fabrican automóviles cada vez

más potentes?", en un ejercicio de desplazamiento de la culpa hacia quien fabrica el instrumento en lugar de reconocerla por quien lo utiliza, que es el verdadero responsable. No podemos culpar a los fabricantes de licores de los excesos de la bebida, ni a los mariscadores gallegos de los atracones de cigalas que nos demos; se impone la moderación en todo y, si los atracones son peligrosos, ninguno lo es tanto como el de la velocidad. Los vehículos tienen unas posibilidades, y su utilización unas reglas impuestas, en primer lugar por las propias características del vehículo; en segundo por las necesidades derivadas del entorno en que nos movemos y finalmente por la necesidad de compartir su uso con el que hacen los demás; la vulneración de los dos primeros grupos aseguran el accidente a quienes las cometen, pero en el último caso las consecuencias, además, suelen alcanzar a otros.

Cuando se plantea, en general, el problema de la siniestralidad vial, fundamentalmente en momentos en que esta siniestralidad sufre repuntes (el verano de cada año, las operaciones de salida y retorno de puentes y vacaciones, etc.), los medios de difusión, de forma generalizada y sistemática, y más aún las revistas especializadas, arremeten contra las Administraciones atribuyéndoles el mayor porcentaje de culpabilidad en el fenómeno. Se las acusa de falta o deficiencia en la señalización de las carreteras, de no mantener los firmes en las adecuadas condiciones de rodadura, de trazados deficientes, de curvas mal peraltadas, etc. Los partidos políticos de la oposición al que en cada momento gobierna aprovechan estas coyunturas para atacarle aun reconociendo que el mismo problema se daba —si no en proporción aún mayor— cuando la relación gobierno-oposición era exactamente la contraria y que lo mismo sucederá cuando el resultado de otras elecciones vuelva a permutar las posiciones. De lo que se trata es de rentabilizar de alguna forma el rechazo, la preocupación social que necesariamente ha de provocar una riada de muertes que, y aquí viene lo dramático, son perfectamente evitables buscando un chivo expiatorio a quien atribuirlo: unas veces pueden ser, como hemos visto, las Administraciones encargadas de la construc-

ción y mantenimiento de las carreteras; otras será la Dirección General de Tráfico por las supuestas deficiencias del sistema de formación de conductores o las graves carencias en educación vial que padecemos en España; o la Dirección General de Transportes, que mantiene importantes competencias en la regulación de este sector de actividades, etc. El hombre no acepta sus culpas si existe la posibilidad de imputar a los poderes públicos los males que cree padecer. Si además se desarrolla en el seno de una sociedad eminentemente insolidaria, individualista, se negará incluso a aceptar aquellas normas que de algún modo coarten esa libertad aunque procuren el bien común. Waller (1986) afirmaba que *"el dilema de la Administración se caracteriza por el hecho de que el interés del individuo se encuentra opuesto al interés del grupo, y en ello está la tragedia"*, un fenómeno que, al decir de algún autor, refleja claramente la contradicción existente en los usuarios entre la solicitud de las medidas que disminuyan el riesgo y, a la vez, la no aceptación de cualquier tipo de intervención que vaya en detrimento de su libertad individual en el uso y disfrute del automóvil (6), como el endurecimiento de las sanciones que deben imponerse a quienes no respeten las normas.

Insisto. Todo menos reconocer la realidad: en la inmensa mayoría de los casos somos nosotros y no otros, en la medida en que somos libres de decidir la velocidad a la que queremos circular, el vulnerar o no una señal, el conducir a sabiendas que no nos encontramos en las debidas condiciones físicas o anímicas, etc., los responsables de la sangría de muertos que padecen las modernas sociedades y que en España, en nuestro ámbito geográfico de responsabilidad, en lo que va de año 1999, asciende ya a 3.295 fallecidos, 1.837 heridos graves y 1.462 heridos leves.

Pero se trivializa la situación y se acepta esta realidad con extraordinario fatalismo, como si no hubiese forma humana de evitarlo, como si fuese un tributo necesario y obligado a las comodidades de la vida moderna.

Para hablar de datos concretos, echemos un vistazo a las estadísticas que reflejan la magnitud del problema en España:

| Años | Parque | Accidentes (1) | x 1.000 | Muertos (2) | x 1.000 | En carretera (3) | x 1.000 |
|------|------------|----------------|---------|-------------|---------|------------------|---------|
| 1970 | 4.392.214 | 3.622 | 0,82 | 4.197 | 0,96 | 3.633 | 0,83 |
| 1975 | 7.018.906 | 3.846 | 0,55 | 4.487 | 0,64 | 3.968 | 0,57 |
| 1980 | 10.192.743 | 4.233 | 0,42 | 5.017 | 0,49 | 4.625 | 0,45 |
| 1985 | 11.716.339 | 4.184 | 0,36 | 4.903 | 0,42 | 4.069 | 0,35 |
| 1986 | 12.284.080 | 4.608 | 0,38 | 5.419 | 0,44 | 4.477 | 0,36 |
| 1987 | 13.055.000 | 4.869 | 0,37 | 5.858 | 0,45 | 4.879 | 0,37 |
| 1988 | 13.881.323 | 5.328 | 0,38 | 6.348 | 0,46 | 5.258 | 0,38 |
| 1989 | 14.870.484 | 6.051 | 0,41 | 7.188 | 0,48 | 5.924 | 0,40 |
| 1990 | 15.969.715 | 5.863 | 0,37 | 6.948 | 0,44 | 5.784 | 0,36 |
| 1991 | 16.528.396 | 5.788 | 0,35 | 6.797 | 0,41 | 5.540 | 0,34 |
| 1992 | 17.347.203 | 5.103 | 0,29 | 6.014 | 0,35 | 4.914 | 0,28 |
| 1993 | 17.809.897 | 4.725 | 0,27 | 6.378 | 0,36 | 4.599 | 0,26 |
| 1994 | 18.272.000 | 4.139 | 0,23 | 5.615 | 0,31 | 3.903 | 0,21 |
| 1995 | 18.847.245 | 4.193 | 0,22 | 5.751 | 0,31 | 4.003 | 0,21 |
| 1996 | 19.542.104 | 4.042 | 0,21 | 5.483 | 0,28 | 3.839 | 0,20 |
| 1997 | 20.386.408 | 4.062 | 0,20 | 5.604 | 0,27 | 3.879 | 0,19 |
| 1998 | 21.306.493 | 4.319 | 0,20 | 5.957 | 0,28 | 4.004 | 0,19 |

2. Los factores concurrentes.

De muy antiguo se ha considerado que los factores concurrentes en la producción de un accidente eran tres: el hombre, la vía, el vehículo. A estos factores, la doctrina —la lógica más bien diría yo— ha venido a sumar otros dos: las circunstancias ambientales por un lado y, por otro, algo que desde mi perspectiva tiene mucha importancia: se trata de la densidad de la presencia policial en el escenario de la circulación vial.

En relación con los tres primeros enumerados, baste con reiterar algo en lo que vengo insistiendo desde el principio, aunque tal afirmación, por categórica, pudiera ser tachada de temeraria: el hombre es el gran culpable. Un ejemplo lamentable: a las 8,40 horas de la mañana del día 21 de octubre de 1999, en el kilómetro 385,400 de la carretera N-634, término municipal de Pola de Siero, en Asturias, un vehículo todo terreno se salió de la carretera por distracción de su conductor —un hombre de 46 años que resultó ileso—, causando la muerte de tres personas que transitaban por el arcén. Se podrá pedir que existan calzadas separadas para los peatones; se podrá pedir que los arcones tengan diez metros de ancho; se podrá pedir que se coloquen barreras protectoras para los peatones o que éstos lleven

casco y coraza; se podrán pedir muchas cosas en suma, pero ninguna de ellas empece la exigencia a los conductores de ser conscientes respecto de la necesidad absoluta de observar las reglas del juego. La situación es la que es, y con ella hemos de convivir los unos con los otros, lo que se vulneró en este caso.

El hombre es el autor de su propio progreso, pero también es el gran culpable de las servidumbres que conlleva. Quien fabrica el progreso es responsable del retroceso que pudiera originar, aunque nada debiera impedir que los descubrimientos y avances técnicos se tradujeran exclusivamente en beneficio de la humanidad, pero no es así.

En el terreno de las comparaciones recordemos, una vez más, algunas cifras:

En el ámbito específico de la Agrupación de Tráfico, el año 1998 se registraron 3.376 accidentes con víctimas, de las cuales 4.003 fueron muertos, 2.325 heridos graves y 1.673 leves. Pues bien, 1.377 de esos accidentes, o sea, un 40,79 por 100 ocurrieron por distracción en la conducción; otros 851 por velocidad inadecuada de los vehículos a las condiciones de la vía o de las circunstancias ambientales, que en el total de accidentes es un 26,21 por 100. Otro 9,63 por 100, es decir, 325 accidentes, tuvieron lugar por irrupción de peatones

en la calzada, y un 7,17 por 100, o sea, 242, por no respetar la prioridad de otros vehículos en intersecciones de diverso tipo. Es decir, que un 82,80 por 100 tuvieron como causa directa una actividad directa del conductor que tenía como consecuencia necesaria la producción del accidente. ¿Puede afirmarse entonces que de los tres factores en principio considerados es el hombre el causante de sus propias desgracias? Por si acaso existiera alguna duda, esta otra cifra: de los 3.376 accidentes que venimos considerando, solamente dos de ellos (un 0,06 por 100) fueron imputados exclusivamente al mal estado de la calzada, y un total de 49 a deficiencias surgidas en el vehículo al margen de la actividad del conductor. Debe ser por ello que alguien ha calificado la forma en que se "respetan" las reglas en nuestro país como de "criminalidad vial" (7). Este mismo testimonio, al que no se debe atribuir más valor que al de otro usuario cualquiera, pero que tiene la ventaja de la objetividad por tratarse de un destacado profesor normalmente residente en el extranjero, describe la situación que vive en nuestras carreteras de forma casi apocalíptica: *"Es común ver en las autovías españolas vehículos que, circulando por el carril izquierdo a velocidades muy por encima de las autorizadas, se colocan a escasísima distancia del coche que va delante de ellos, al tiempo que encienden y apagan las luces frenéticamente para exigir al de delante que se aparte de su camino sin dilación"* para continuar *"son auténticos actos de violencia y avasallamiento más propios de matones de barrio que de personas con dos dedos de frente" ... "Lo que hace falta son más agentes de tráfico que patrullen con más frecuencia, que pongan más multas y que éstas sean más moderadas en su cuantía"*.

Razonable petición esa de que haya más agentes de tráfico, y que éstos pongan más denuncias —multas las llama impropriamente—, por lo que más adelante veremos al hablar del quinto de los factores concurrentes (la densidad de la vigilancia en la carretera), pero pierde de vista el autor la opinión que para mucha gente tiene la adopción de esas y otras medidas que también se podrían arbitrar, absolutamente contraria.

Entrando en el para mí enojoso tema de la densidad de la fuerza de vigilancia sobre la

carretera como quinto de los factores considerados en la producción de accidentes —tén-gase presente que mando una Agrupación que debiera tener 8.083 hombres sobre la carretera pero que sólo cuenta con una media diaria de 7.763 en calidad de fuerza presente—, tratemos de hacer una afirmación previa en la que probablemente todos estaremos de acuerdo: la presencia intimidatoria de la fuerza de vigilancia sobre la carretera tiene un valor extraordinariamente disuasorio sobre comportamientos inadecuados, contribuyendo poderosamente con ello a evitar los accidentes. Es cierto, desde luego, que no podemos llegar a cuantificar la medida en que este efecto se produce; es decir, no tenemos medios para saber, por ejemplo, cuántos accidentes se evitan por la presencia de cada miembro policial en el escenario de la circulación vial, pero sí, desde luego podemos afirmar, que en presencia policial no hay accidentes, y si los hay es porque esa presencia ha pasado inadvertida.

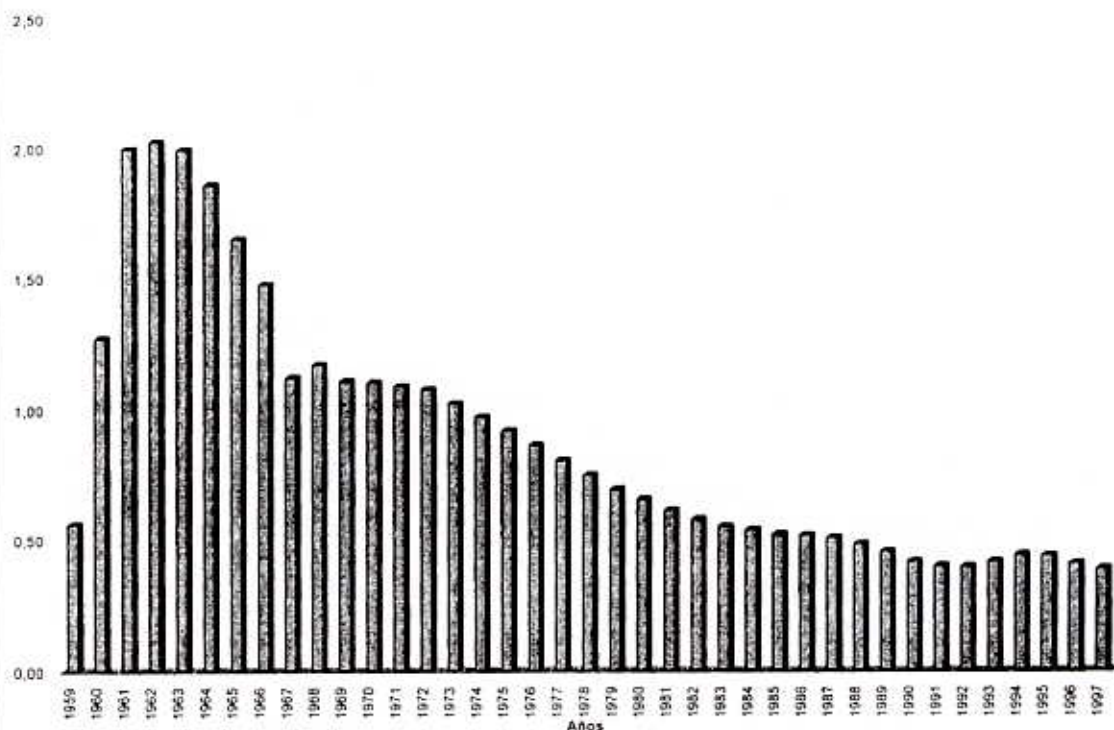
Me viene a la memoria el experimento llevado a cabo por el profesor Montoro (8) en la Autopista A-7, por encargo de la concesionaria AUMAR, S. A., que, preocupada por el elevado número de siniestros atribuibles a la monotonía que sufren los conductores que circulan por esta clase de vías, intentaba saber qué factores de los presentes en su trazado despertaban el interés de aquéllos. El profesor Montoro escogió a un grupo de conductores a los que puso a circular en distintas condiciones de idas, horas, etc., pero todos ellos cubiertos de sensores que trasladaban a un ordenador portátil sus estímulos cerebrales, detectando que diversos elementos despertaban el interés de los conductores: la presencia de áreas de servicio, los paneles indicadores de las salidas de la autopista, el cambio de sonido de los neumáticos cuando pasan de un tipo de firme a otro de diferentes condiciones de rodadura, etc. Pero de forma indubitada llegó a la conclusión de que el factor que con mas intensidad despierta la atención y que la mantiene durante más tiempo es, precisamente, la presencia de una patrulla de la Agrupación de Tráfico. Será el miedo a la sanción, o a la simple evidencia de saber que va a ser observado, pero el hecho cierto es que empíricamente hemos demostrado ese grado de atención.

Dicho esto, parece que una de las medidas que normalmente deben adoptarse –entre otras muchas posibles– para reducir la siniestralidad debiera ser, como hemos visto que reclamaba el profesor de ética de California, el aumento de la densidad policial sobre las carreteras. Sin embargo, esto no es así. Año tras año, se profundiza en la dispersión de guardias civiles en proporción con todos los demás factores intervinientes en la circulación. El número de vehículos aumenta sin cesar año tras año (a finales de septiembre de 1999 se habían producido en España 1.050.000 nuevas matriculaciones, y para final de año se rebasará con toda probabilidad el millón seiscientos mil). Y lo mismo ocurrió el año 1998 y ocurrirá el que viene, y me temo que las dis-

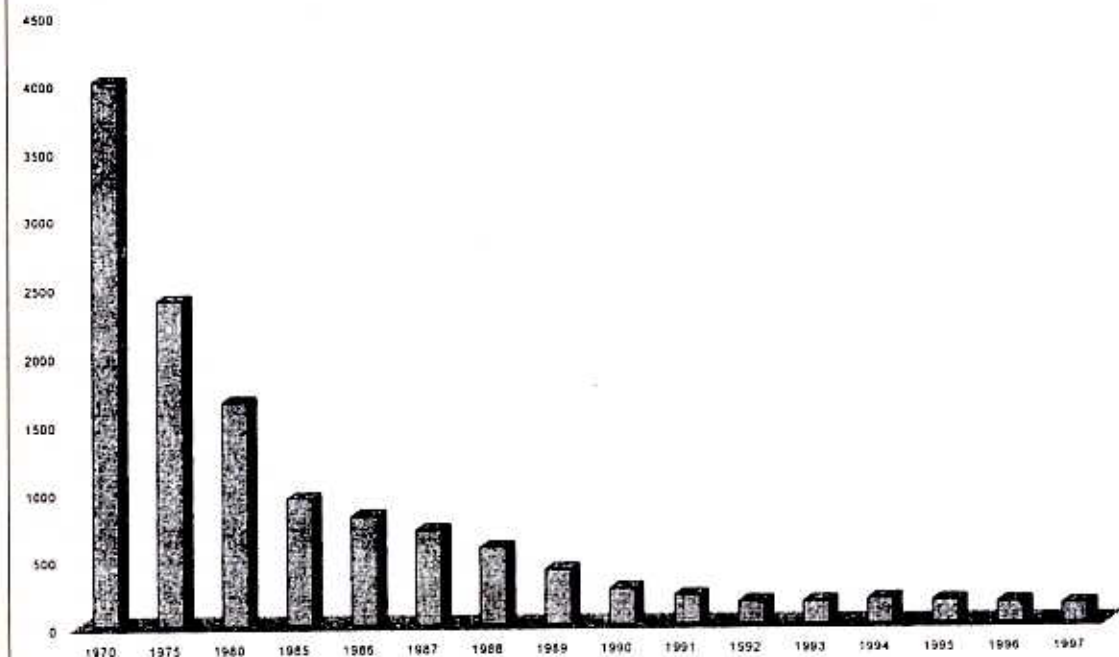
ponibilidades presupuestarias impedirán nuestro crecimiento en la medida necesaria, aunque también es cierto que el relevo de nuestras funciones en Cataluña ha supuesto de hecho la redistribución por el resto de nuestra geografía de los 1.125 hombres que prestaban allí su servicio, lo que ha venido a mitigar en cierto modo el problema. Recientemente nuestro Director me anticipó la grata noticia de que se ha aceptado un incremento de 300 hombres para la Agrupación con carácter inmediato, lo que parece demostrar que existe conciencia de la existencia del problema, y voluntad de resolverlo por parte de la Administración.

Gráficamente, la evolución ha sido la siguiente:

Índice del número de guardias por cada 1.000 vehículos



Guardias por cada 1.000 kilómetros de autovía



El primero de los gráficos que anteceden refleja la evolución del número de guardias civiles de la Agrupación de Tráfico por cada 1.000 vehículos de parque, y el segundo por cada 1.000 kilómetros de autovía. Podría aburrirles con otros no menos significativos, como por ejemplo, esta misma evolución relacionada con la del número de permisos de conducir expedidos o con los kilómetros de autopistas, etc., pero creo que con estas dos imágenes hay elementos de sobra para calificar de grave el problema, aunque, como hemos visto, parece en vías de solución.

3. Las causas más frecuentes de los accidentes. Análisis de dos de ellas.

Antes de seguir en esta exposición conviene que recordemos la distinción entre "tipo" de accidente y "causa" de accidente, porque muchas veces se confunden. Cuando decimos que un vehículo se ha salido de la vía, por ejemplo, estamos hablando del tipo. Si luego concluimos que el accidente se ha producido por una somnolencia, una distracción o una avería mecánica, estaremos hablando de la causa.

A) La velocidad.

En un interesante informe presentado por el profesor Kåre Rumar (9) ante el Consejo Europeo para la Seguridad del Transporte se clasifican los problemas ligados a la seguridad en las carreteras en tres niveles: el primero está constituido por aquellos que son evidentes incluso para un análisis superficial. El segundo orden, por los problemas que aparecen tras un análisis más detallado, y el tercero por los que están casi ocultos, pero que también emergen cuando se trata con seriedad el fenómeno de la seguridad.

Para el citado profesor, el primer orden de problemas asociados con la seguridad vial (los evidentes) se deduce directamente del modo en que analizamos nuestras estadísticas de accidentes mortales y de heridos y, a pesar de las dificultades derivadas de que cada país de los que componen la Unión Europea organiza e interpreta sus estadísticas de forma diferente, no duda en colocar en cabeza de este grupo de los más evidentes los dos que pretendo abordar: la velocidad y el alcohol y las drogas, precisamente por este orden.

El Consejo Europeo para la Seguridad en el

Transporte, en su informe de 1995 consideró que de todos los problemas de inseguridad, la velocidad, su inadecuación a las circunstancias, es el más importante. Las principales razones para ello son las siguientes:

- La velocidad influye tanto en el riesgo como en las consecuencias del accidente.
- La velocidad tiene un efecto exponencial sobre la seguridad.
- No está asumida como un factor de riesgo, comparable, por ejemplo, al vértigo que experimentamos con la altura.
- La velocidad es una variable clave del comportamiento, puesto que la conducción es una tarea autorreglamentada.
- La reducción de la velocidad tiene un efecto inmediato sobre la seguridad.
- La reducción de la velocidad es una medida barata.

Las estadísticas, en España y en todo el mundo, no dejan lugar a dudas. Retomando las estadísticas de la siniestralidad en nuestro país a lo largo de 1998, a que ya hemos aludido, son elocuentes: de los 3.376 accidentes considerados, 929 tuvieron como causa directa la inadecuación de la velocidad a las diversas circunstancias concurrentes, lo que en términos porcentuales equivale al 27,52 por 100. Y no cabe dudar que en otros muchos en que la velocidad no ha sido la causa directa,

esta velocidad ha debido potenciar los resultados lesivos del accidente. De ahí la primera de las afirmaciones del Consejo antes enumeradas: la influencia de la velocidad en las consecuencias del accidente.

En sí misma considerada, sin embargo, la velocidad no debiera constituir riesgo alguno. Un móvil que se desplaza a toda velocidad y que no encuentre obstáculos en su camino no debiera tener más límite que el impuesto por su propia resistencia a la fricción con el aire. Pero éste no es más que un supuesto de laboratorio. La realidad es muy otra: el vehículo va conducido por un hombre, con sus propias imperfecciones y por caminos que no siempre reúnen las mejores condiciones de trazado ni de rodadura. Por eso, cuando afirmamos que la velocidad es un factor de riesgo, nos referimos en realidad a la velocidad inadecuada a las condiciones de la vía –de su trazado, de su firme, etc.–, a las circunstancias ambientales –la nieve, la lluvia, el hielo, el viento, el sol de cara, etc.–, a las del propio vehículo –el estado de sus frenos o de sus neumáticos, por ejemplo–, y a las del propio conductor –su grado de atención, sus reflejos, fatiga, limitaciones físicas o psíquicas, etc.

En la tabla inserta a continuación he querido recordar unos datos elementales como es el cálculo del recorrido de un móvil en unos pocos segundos en función de su velocidad: A

| Velocidad en Km/hora | Espacio recorrido | | | | |
|----------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| | En 1 seg. | En 2 seg. | En 3 seg. | En 5 seg. | En 10 seg. |
| 50 | 13,89 | 27,78 | 41,67 | 69,44 | 138,89 |
| 60 | 16,67 | 33,33 | 50,00 | 83,33 | 166,67 |
| 70 | 19,44 | 38,89 | 58,33 | 97,22 | 194,44 |
| 80 | 22,22 | 44,44 | 66,67 | 111,11 | 222,22 |
| 90 | 25,00 | 50,00 | 75,00 | 125,00 | 250,00 |
| 100 | 27,78 | 55,56 | 83,33 | 138,89 | 277,78 |
| 110 | 30,56 | 61,11 | 91,67 | 152,78 | 305,56 |
| 120 | 33,33 | 66,67 | 100,00 | 166,67 | 333,33 |
| 130 | 36,11 | 72,22 | 108,33 | 180,56 | 361,11 |
| 140 | 38,89 | 77,78 | 116,67 | 194,44 | 388,89 |
| 150 | 41,67 | 83,33 | 125,00 | 208,33 | 416,67 |
| 160 | 44,44 | 88,89 | 133,33 | 222,22 | 444,44 |
| 170 | 47,22 | 94,44 | 141,67 | 236,11 | 472,22 |
| 180 | 50,00 | 100,00 | 150,00 | 250,00 | 500,00 |

120 km/hora, por ejemplo —la máxima permitida en las autopistas y autovías españolas—, una distracción de cinco segundos se traduce en un recorrido de 166 metros sin control, más que suficiente para salirse de la carretera, y recuérdese que cinco segundos es mucho menos tiempo del que se tarda en encender un cigarrillo, en intentar la sintonía de una emisora, en conectar el teléfono móvil cuando recibe una llamada, etc. Y si el episodio sucede a una velocidad de 140 km/hora, máxima en la que no se formulan denuncias por absorber los errores acumulados que pudieran registrar tanto el cinemómetro como el propio velocímetro, el recorrido en ese mismo tiempo sería de casi 200 metros. Si alguien piensa que eso es poco trayecto, le invito a evaluarlo realmente en la primera ocasión en que salga a la carretera. Y que piense también en que los efectos lesivos sobre el organismo no serían los mismos a 140 km/hora que a otra velocidad menor porque, como también nos recuerda el Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte, la velocidad tiene un efecto exponencial sobre la seguridad.

La capacidad de resistencia del cuerpo humano está diseñada para soportar aceleraciones y deceleraciones máximas adecuadas a sus posibilidades de desplazamiento autónomo —máximo de 15 a 20 km/hora—, pero no para aquéllas a las que se ve sometido cuando se introduce en uno de estos móviles. Los sistemas de seguridad pasiva de los vehículos modernos se encaminan precisamente en esas dos direcciones: de una parte conseguir que la deceleración del cuerpo humano se haga en el mayor tiempo posible y, de otra, que esa misma deceleración se produzca en el mayor espacio. Los cinturones de seguridad, los "airbags", etc., tratan de conseguir este efecto, pero ninguno es tan eficaz como el de adecuar la velocidad a las exigencias de cada circunstancia y, además, prestar a la conducción un grado total de atención, de forma que el dominio del vehículo quede asegurado en cualquier circunstancia.

El senado francés aprobó en mayo de 1999 una ley que castiga con hasta tres meses de prisión y multas equivalentes a 3.800 euros (unas 633.400 ptas.) a los conductores que reiteradamente sobrepasen en 50 km/hora los

límites máximos de velocidad. El texto establece también la responsabilidad pecuniaria del propietario del vehículo en caso de infracción. Si el conductor que ha cometido el atropello no es identificado en el momento, la responsabilidad caerá sobre el titular del coche, a no ser que éste denuncie al responsable.

En España, la polémica es permanente. Un informe estadístico de Línea Directa Aseguradora confirma que seis de cada diez conductores circulan por encima de los límites de velocidad (10) tolerados y que solamente el 22,5 por 100 de los encuestados creen en la eficacia de las medidas de limitación de la velocidad. Las listas con la supuesta ubicación permanente de los radares en España es motivo de frecuente aparición en las páginas de las revistas especializadas, y las cartas con la opinión de los lectores al respecto ocupan buena parte de esta sección en los diarios de cualquier difusión. La notificación de estas sanciones es, por su falta de aceptación general, una de las mayores fuentes de conflicto junto con los controles de alcoholemia, que se ven obligados a soportar los miembros de las fuerzas de seguridad encargados de la misión.

Hay una aspiración permanente en los transgresores de esta regla: que se señalice con antelación suficiente el emplazamiento de los radares sobre las carreteras, utilizando una argumentación cuando menos curiosa: si la señalización del radar hace que el conductor frene, y por tanto se consigue el efecto previsto, esa medida es más eficaz que la de no frenar y ser denunciado. Como esto no se hace así, surge un tópico descalificador que también tenemos que soportar no sin resignación quienes estamos en la carretera: el de que la única finalidad que cumplen los radares es la de "recaudar". Naturalmente queda claro que lo que motiva a estos conductores no es la evidencia de la proximidad de una curva, la existencia de una señal de limitación, las campañas publicitarias de la DGT, las noticias de la prensa diaria o las propias imágenes de TV cuando ofrecen escenas de accidentes, la posibilidad de que surjan peatones u otro tipo de obstáculos sobre la calzada, etc. Nada de eso importa, pues estas personas solamente están dispuestas a respetar las reglas cuando hay peligro de ser sancionadas por la transgresión.

B) El alcohol.

Según la Encuesta Nacional de Salud de 1997, el 62 por 100 de los españoles mayores de 16 años consume habitualmente alcohol, e incluso un 4 por 100 pertenece al grupo conocido como "bebedores de riesgo" por su alto consumo. El grupo de 25-44 años, seguido del de 16 a 24, es el que declara mayor consumo, mientras que el porcentaje de abstemios es más del doble en las mujeres.

De acuerdo con el informe presentado a finales del año 1998 por el Delegado del Plan Nacional sobre Drogas, unas 291.000 personas reconocen que se emborrachan a diario y de ellas 280.000 son menores de 29 años.

Y si los efectos directos sobre la salud son perniciosos, su influencia en los accidentes está fuera de toda duda. En Estados Unidos, un informe de las autoridades sanitarias puso de manifiesto que 46,5 millones de conductores, sobre todo jóvenes, consumieron en 1996 alcohol, drogas o ambas cosas a la vez momentos antes de ponerse al volante. La cifra de estadounidenses muertos el pasado año en accidentes relacionados con el alcohol es de casi 16.000, además de un millón de heridos y un coste social de 45.000 millones de dólares. Esta realidad, a pesar de que desde 1995 es ilegal en USA que los menores de 21 años conduzcan si han bebido cualquier clase de alcohol.

La Universidad de Valladolid, en concierto con la DGT, llevó a cabo un estudio en el año 1996 encaminado a conocer la incidencia del alcohol sobre los accidentes de tráfico. Se analizaron un total de 285 muestras provenientes de personas muertas en accidentes de tráfico con el siguiente resultado:

| Sustancias | Número de casos | % |
|-------------------|-----------------|-----|
| Ninguna | 114 | 40 |
| Alcohol | 114 | 40 |
| Alcohol+Fármacos | 4 | 1,4 |
| Alcohol+Drogas | 12 | 4,2 |
| Alc.+Fárm.+Drogas | 2 | 0,7 |
| Fármacos | 12 | 4,2 |
| Drogas | 7 | 2,5 |
| Fármacos+Drogas | 8 | 2,8 |

Como consecuencia de esta realidad, el Gobierno decidió rebajar las tasas permitidas

de alcohol en sangre desde 0,8 mg/litro vigentes a los 0,5 mg/litro en el intento de crear la necesaria concienciación social que evite la posibilidad de conducir en estas condiciones. Los resultados de los controles de alcoholemia han sido espectaculares en este terreno: En los controles preventivos, a finales de septiembre de 1999, últimos datos conocidos, la cifra anual de positivos era un 40 por 100 superior a la del mismo período del año pasado aunque el número de accidentados y de fallecidos no ha experimentado el descenso que cabría esperar de lo que hemos visto. Las más importantes infracciones detectadas entre las personas bajo influencia alcohólica, por su orden, son las siguientes:

- Detención en el carril sin causa.
- No guardar la distancia de seguridad.
- Circular por el carril incorrecto.
- Invadir el carril contrario.
- Reacción retardada a la señalización.
- Velocidad inadecuada.
- Adelantamiento antirreglamentario.
- Salida de la zona de circulación.
- Señalización incorrecta de las maniobras.
- Circular por dirección prohibida (11).

El problema en el caso español es difícil de resolver. El consumo de alcohol es algo que forma parte de la raíz misma de nuestra cultura hasta el punto de que en estos últimos tiempos ya se habla de la "cultura del botellón" (12) para referirse a esa nueva costumbre de infinidad de jóvenes que en las madrugadas de los fines de semana "se ponen ciegos de calimochó".

Como se sabe, en nuestro ordenamiento la lucha contra la conducción después de haber bebido se plantea en dos frentes: el administrativo -cuando simplemente se detecta en el conductor una impregnación superior a la autorizada-, y en el penal cuando se detecta que el conductor conduce bajo la influencia de la bebida, hecho castigado en el artículo 379 de nuestro CP con una pena de arresto de 8 a 12 fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, la retirada de uno a cuatro años del permiso de conducir.

Por lo que respecta al contenido del delito de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas y la obligación de someterse a las prue-

bas encaminadas a medir el grado de impregnación, seguramente está en la memoria de todos la polémica suscitada hace dos años respecto a su posible inconstitucionalidad, por interpretar algún tribunal que esta obligación equivale a la autoimputación de la comisión de un delito, algo que como es sabido prohíbe expresamente la Constitución en sus artículos 17.3 (13) y 24.2. Sometido el asunto a dictamen del Tribunal Constitucional, éste zanjó la polémica con su Sentencia 161/1997, de 2 de octubre, en la que se afirma que *"el deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los artículos 17.3 y 24.2 de la Constitución Española*. A pesar de ello no faltan sentencias paradójicas como la dictada por un juzgado de Palma de Mallorca en un caso que ya casi puede afirmarse célebre entre quienes tratamos de combatir esta perniciosa costumbre.

Sin embargo, al contrario de lo que pasa con la velocidad, la medida de reducir las tasas de alcoholemia ha sido en general aplaudida aunque en no pocos casos y en el ejercicio profesional nos encontramos con no pocas dificultades al respecto, paradójicamente ocasionadas por la variada interpretación que hacen de las normas fiscales y tribunales. Por ejemplo, la dispersión de la exigencia de una determinada tasa por los fiscales de los distintos Tribunales Superiores de las Comunidades Autónomas para motivar la instrucción de diligencias penales y con independencia de los síntomas que presente, con el inconveniente que eso supone para las fuerzas de seguridad (trabajo innecesario, acumulación de casos ante las fiscalías, desigualdad de trato de unas a otras autonomías, entorpecimiento en muchos casos del expediente administrativo de sanción, etc.). Y también me atrevo a calificar de paradójica la afirmación del Fiscal Jefe del Tribunal Superior de León, que en su memoria del año 1998, ante el hecho de que las pruebas positivas en

controles preventivos solamente fuera del 1,22 por 100, llega a afirmar lo que sigue: *"Sin tratar de poner en entredicho la loable actuación de las Fuerzas actuantes, no deja de ser sorprendente tanta actividad con las molestias y merma de derechos que conllevan tales pruebas para obtener unos resultados tan escasos. Aun cuando el Tribunal Constitucional se ha decantado por la constitucionalidad en la obligatoriedad de la prueba y el carácter delictivo de la negativa a efectuarla, a nadie se le escapa la merma en el derecho a la libre circulación de los ciudadanos y en el máximo derecho a no proporcionar pruebas de inculpación"*. Para el Sr. Fiscal, por lo que se ve, el valor preventivo que debe atribuirse a este tipo de controles debe decaer ante el supremo derecho de los ciudadanos a circular libremente, sin tener que soportar molestias de ningún tipo.

Podría, en fin, estar muchas horas aquí hablando de los perniciosos efectos del alcohol, de su abuso, claro está, sobre las cualidades de los conductores y de la forma en que abocan a la posibilidad del accidente, pero no podemos polarizarnos exclusivamente en este sentido. Sin embargo no quiero dejar de hacer mención a las magníficas expectativas que abre, desde mi punto de vista, la iniciativa del profesor Vicente Díaz, de esta Universidad, que se ha embarcado en un ambicioso programa de investigación empírica acerca de la verdadera influencia que el consumo de alcohol, en diversas cantidades, tiene sobre diversos organismos, al que deseo el mayor éxito, pues, sin duda, contribuirá a despejar esa duda permanente de si la misma cantidad opera igual en unos y en otros o si, por el contrario, el peso, la edad, el tiempo de ingesta, etcétera, tiene una influencia determinante.

4. La educación (¿vial?), factor clave en la resolución del problema.

Después de lo dicho hasta aquí parece hora ya de ir apuntando algunas soluciones al problema, tal como yo las veo. Hay, evidentemente, muchas posibilidades, muchos campos de acción sobre los que operar para mejorar las condiciones de seguridad vial: toda mejora en el trazado o en el firme de las carreteras será poca si es capaz de salvar una sola vida;

las mejoras e innovaciones en su señalización también se han aportado muchas iniciativas como la de que las señales sean reflectantes, o que estén iluminadas con "leds", o que sean capaces de iluminarse automáticamente cuando rebasamos un límite de velocidad o cuando circulamos por algunas travesías peligrosas en las que ya se han instalado, captando inmediatamente la atención del conductor, etc. La potenciación de la seguridad de los propios vehículos, incorporándoles todo tipo de avances tecnológicos, ha de ser naturalmente aplaudida; se habla ahora de dispositivos que cuando el vehículo se acerca peligrosamente a otro que le precede o simplemente a un obstáculo hace sonar una alarma; y los hay que al aflojarse el nivel de la presión que el conductor ejerce sobre el volante interpretan que se trata de una somnolencia incipiente disparando también un avisador acústico, etc. Y ha de aplaudirse cualquier innovación legislativa que de alguna forma contribuya a este propósito: la disminución de las tasas toleradas de alcoholemia o de los límites tolerados de velocidad son ejemplos de ello.

Pero la más eficaz de todas las medidas será aquella que consiga concienciar a los conductores de la inexcusable necesidad de respetar las normas de la circulación vial, como partes integrantes de una faceta, no la menos importante, de la convivencia.

El año presente ha sido declarado por el Gobierno, recogiendo las recomendaciones del Consejo de Europa en las conferencias de París y Viena, "Año de la Educación Vial", a cuya promoción por medio de campañas publicitarias ha dedicado nada menos que 3.000 millones de pesetas, pero estamos casi al final del décimo mes del año y, como ya ha quedado dicho, ya llevamos registrados, en el ámbito de la Agrupación, 2.780 accidentes con un saldo de 3.295 muertos, un 0,98 por 100 más que en el mismo período que el año anterior, aunque, eso sí, con un millón y pico más de vehículos en circulación.

¿Qué pasa entonces? ¿Qué repercusión ha tenido en la opinión pública esta campaña, con la ingente cantidad de recursos que se le han dedicado?

Hablamos de "educación vial" (14) como "*El desarrollo de conocimientos, habilidades cognitivo-conductuales, hábitos, comportamientos*

y actitudes necesarias para relacionar el entorno de las personas con la problemática del tráfico, con el objetivo último de reducir la tasa de accidentalidad al máximo".

Sin entrar en el análisis de la definición que no es mi propósito aquí, sí cabría preguntarse: ¿Acaso es necesario insistir en esta faceta de la educación? ¿Acaso, me pregunto, los conductores necesitan de un estímulo especial en éste ámbito? Porque, con independencia de las críticas que merezca el actual sistema de formación de conductores y las exigencias legales para superar las pruebas para la obtención del permiso de conducir, es lo cierto que todo conductor conoce las reglas más elementales de comportamiento, precisamente aquéllas cuya vulneración es causa más frecuente de la siniestralidad, como hemos visto. Un profesor mío decía al respecto que las normas de tráfico tienen la inmensa ventaja de su lógica, tan aplastante que las hace comprensibles para cualquier mentalidad, y así es. Porque, ¿quién no sabe que si se distrae al volante mientras conduce sufre el riesgo de colisionar con cualquier obstáculo o simplemente de salirse de la carretera con las consecuencias que eso puede acarrear? ¿Quién no sabe que el consumo de alcohol se traduce al final del proceso en una pérdida de reflejos de suficiente importancia para llevarle al accidente con mucha más probabilidad que si conduce sobrio? ¿Y a quién hay que hacerle saber que en una autopista o en una autovía no se debe circular por el carril contrario a su sentido de marcha? ¿O que la prudencia más elemental aconseja desistir de efectuar un adelantamiento cuando no se tiene la absoluta certeza de que el vehículo que se acerca en dirección contraria se encuentra lo suficientemente lejano para que no haya riesgo de colisión? ¿Y qué decir de las posibilidades de encontrarse con alguien que viene de frente cuando adelantamos en una curva o en un cambio de rasante sin visibilidad? ¿O de la actitud del motorista que circula con el casco a modo de "codera"? ¿Quién no conoce estas elementales medidas de prudencia?

Y por si estas evidencias fueran poco, ¿acaso no tuvo que aprenderlas para obtener su permiso de conducir? ¿Y no ve diariamente las escatológicas imágenes que la televisión nos brinda de accidentes en la carretera? ¿Y

no tiene amigos, familiares o simplemente conocidos que tengan que lamentar una muerte en su familia ocasionada por un accidente de tráfico? ¿Hay que gastarse 3.000 millones de pesetas en recordar estas obviedades?

La educación vial aparece además como una de las asignaturas transversales en los planes de estudio de las enseñanzas primaria y secundaria. Ya el viejo Código de la Circulación de 1934, usando un lenguaje directo aunque ahora se nos antoje arcaico, establecía la obligación de enseñar la Seguridad Vial en las escuelas en estos términos: *"El profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia; advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los Centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, etc. El Ministerio de Instrucción Pública dictará las oportunas disposiciones que aseguren la conveniente vigilancia del cumplimiento de este precepto"* (15), y modernamente, la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo, la LOGSE, abre amplias perspectivas a la aplicación de este tipo de enseñanzas cuando proclama como uno de los fines de la educación primaria el de **"apreciar los valores básicos que rigen la vida y la convivencia humana y obrar de acuerdo con ellos"**, y en el caso de la educación secundaria cuando proclama como una de sus finalidades (art. 19) **"comportarse con espíritu de cooperación, responsabilidad moral, solidaridad y tolerancia..."**

¿Se observan sin embargo estas reglas en nuestra sociedad? Y a la vista de la respuesta que sin duda merecerá, ¿acaso el fallo no radicará en poner apellidos, adjetivos, a la Educación, con mayúsculas (vial, sexual, artística, etc.), cuando éste es un concepto que debe entenderse global y unitario? Recuérdese al respecto lo que en su Preámbulo proclama la propia LOGSE antes aludida y que no me resisto a transcribir: **"En la educación se transmiten y ejercitan los valores que**

hacen posible la vida en sociedad, singularmente el respeto a todos los derechos y libertades fundamentales, se adquieren los hábitos de convivencia democrática y de respeto mutuo, se prepara para la participación responsable en las distintas actividades e instancias sociales..." Respóndanse ahora si constituyendo las normas de circulación un reflejo inexcusable de las que rigen la convivencia, cuya transgresión además puede acarrear los perjuicios propios y para los demás a que venimos machaconamente aludiendo, el nivel general de nuestra educación responde a esta necesidad. Y me podrán argumentar que todas las sociedades deben soportar un porcentaje de individuos que hacen caso omiso de estas elementales exigencias de la convivencia, pero acaso la española sea singular en eso, pues una de nuestras peculiaridades —véanse Menéndez Pidal, Salvador de Madariaga, Ortega y Gasset, Julián Marías y tantos otros— es la del individualismo como valor preponderante de nuestro carácter. El respeto a las normas, síntoma inequívoco del carácter societario de los pueblos, está reñido con nuestras características raciales según afirman los aludidos autores. Permítaseme por todas una cita literaria del primero a que me he referido (16): *"El español propende a no sentir la solidaridad social sino tan sólo en cuanto a las ventajas inmediatas, desatendiendo las indirectas, mediatas o lejanas. De ahí bastante indiferencia para el interés general, deficiente comprensión de la colectividad..."* y en otro párrafo de la misma obra, *"Desde antiguo se ha observado cuán fácilmente el español siente conmisericordia del que sufre el peso de la justicia y aun se pone de parte del culpable para que eluda la pena...; todos miran a quien cae bajo el peso de la ley, más como una víctima de la desgracia que como un culpable dañoso; siempre la consideración del individuo se antepone a la de la colectividad"*. ¿Responde este perfil al de ese individuo al que antes me refería, que en una autovía, circulando a toda velocidad se pone detrás de nosotros encendiendo frenéticamente los faros para que nos apartemos inmediatamente, reconociendo más su derecho a infringir los límites de velocidad que el nuestro a respetarlo?

CONCLUSIONES

Hemos aprendido a convivir con los accidentes de tráfico, con sus muertos, con sus heridos, con sus paraplégicos, con el sufrimiento de los miles de familias que los han padecido, con los miles de millones de pesetas que cuestan al erario público, como si fuese lo más normal del mundo.

Para Antoni Plasencia (17), profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona, es necesario que se modifiquen algunos factores culturales. Se ha de romper la asociación cultural entre accidente y fatalidad porque se quiere creer que un accidente es un hecho fortuito, inevitable y no previsible cuando no es así. O la valoración de que el accidente es el precio que se ha de pagar por el desarrollo. Se ha de acabar con la sensación de impunidad que potencian de una parte la escasez de la vigilancia policial —*“la vigilancia es un elemento tan importante como la educación vial y la primera acaba potenciando la segunda”*, dice—, y de otra, esa actitud social que condena las sanciones de tráfico como inútiles, que proclama el derecho cierto a recurrirlas como si en ningún caso pudiera darse la posibilidad de su oportunidad y justicia, a través de abogacías y gestorías que aseguran éxito en la gestión con obligación, incluso, de devolver cualquier pago si no se consigue este propósito, que moteja la actividad sancionadora como de meramente “recaudadora” para producir su descalificación.

Hay necesidad absoluta de cobrar conciencia de que el automóvil es un logro social que ha sido capaz de relativizar en la sociedad moderna los conceptos de tiempo y espacio, que favorece la movilidad, que propicia el acercamiento, y abandonar esa otra visión que valora más en el automóvil los componentes que le dotan de potencia y capacidad de correr sobre esos otros que le proporcionan seguridad de cualquier tipo. El accidente es perfectamente evitable a poco que se tenga conciencia de los peligros del automóvil y, derivada de ellos, de la necesidad de utilizarlo para optimizar nuestra calidad de vida, nuestras relaciones de sociedad y no para exponernos a innecesarias situaciones de riesgo que, antes o después, terminarán por materializarse en un accidente.

Es incomprensible que a estas alturas de la investigación científica nos pongamos a discutir la conveniencia de portar casco cuando se viaja en moto o del cinturón de seguridad si se hace en coche, so pretexto de falsos prejuicios incluso con soporte médico o psiquiátrico, que en nada favorecen.

La vida hay que vivirla, si es posible plácenteramente, y para quienes amamos el volante, uno de los mayores placeres lo constituye sin duda disfrutar en esta actividad de lo que la tecnología, la ciencia ponen a nuestro alcance. Pero no transformemos ese placer en una fuente de riesgos que a nada bueno conducen.

Acatemos las normas que regulan la convivencia, y mucho más cuando, como es el caso presente, las consecuencias que pueden derivarse de su incumplimiento alcanzan las cotas de dramatismo que todos hemos aceptado como inevitables. Rebelémonos contra esa “inevitabilidad”. Transmitamos el mensaje de que no hay nada en esta actividad que merezca poner en riesgo nuestra vida ni la de los demás o, lo que puede ser más grave aún, condenar el resto de nuestra existencia a una vida de ínfima calidad sobre una silla de ruedas.

Este es mi mensaje, mi recomendación y mi lucha.

NOTAS

- (1) De la prensa diaria.
- (2) Luis Angel Fernández Hermana, en “El Periódico” del 16-10-99.
- (3) Diario “El País” de 10-10-99.
- (4) Thomas Robert Malthus, *Ensayo sobre el principio de población*.
- (5) M. Megía, María M. Morales y Enrique Nájera: *Epidemiología de los accidentes de tráfico en España*.
- (6) M. Megía y otros, *op. cit.*
- (7) Juan A. Herreró Brasas, profesor de Ética y Política pública en la Universidad de California, en las páginas de Opinión de “El Mundo” de 5-10-99.
- (8) El Dr. D. Luis Moniolo es Catedrático de Seguridad Vial en la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia.
- (9) Profesor Kåre Rumar, del Swedish Road and Transport Research Institute: *Transport Safety Visions. Target and Strategies: beyond 2000*.
- (10) Revista “Tráfico” número 136, pág. 5.
- (11) Revista “Tráfico” número 134, de febrero de 1999, pág. 19.
- (12) Joaquín Vidal, en “El País” del 8 de junio de 1999.
- (13) Artículo 17.3 CE: Proclama el derecho de la persona a no declarar.
- (14) Artículo 24.2 CE: Derecho a la presunción de inocencia y a no declararse culpable.
- (15) Ricardo Martín Ibáñez, *La Educación Vial y su necesidad*, en el Temario para el Curso de Profesores, elaborado por la UNED en colaboración con la DGT.
- (16) Artículo 7 “Escuelas” del Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934.
- (17) Ramón Menéndez Pidal, *Los españoles en la historia*.
- (18) Diario “El País” de 10-10-1999, pág. 35 de “SOCIEDAD”.