

LOS ACCIDENTES DE LA CIRCULACION EN CARRETERA

Por JOSE MARIN TOYOS, Ingeniero de Caminos.

Hace el autor un minucioso análisis de estos accidentes, que representan una sangría para el país, e invita al Poder público para que, al igual que en otras naciones, organice la "Lucha contra los accidentes de la carretera", llegando a fijar las normas fundamentales en que esta lucha debe basarse.

Para todos los países, los accidentes de la circulación son una lacra nacional; representan la pérdida de muchas vidas, el quebranto físico de muchas personas y enormes gastos que repercuten en la economía general. Por esto, todos se preocupan de hacerlos disminuir, lo mismo que se preocupan de mejorar la sanidad pública, para reducir el índice de mortalidad, y tal preocupación se traduce, primero, en conocer bien el problema por medio de detalladas estadísticas; después, en estudiar los resultados que éstas proporcionan, para sacar las enseñanzas que de ellos se derivan, y, por último, en poner remedio adecuado a cuantas causas son origen de los accidentes, organizando la lucha contra los mismos.

Uno de los países que presta actualmente más atención a esta lucha contra los accidentes de la carretera es Inglaterra. En él se ha llegado a la conclusión de que el remedio más eficaz para evitarlos es disponer de una red de caminos adaptada a las necesidades del tráfico presente y prevista para el futuro, y esta conclusión ha hecho pensar a su Gobierno no solamente en la necesidad de mejorar los caminos actuales y en la construcción de nuevos, sino también en modificar y adaptar las actuales ciudades y estudiar la situación de las nuevas.

Para el año 1946, el Gobierno inglés votó un crédito de 500 000 libras para contribuir a la campaña nacional por la seguridad de la carretera, y como esta cifra se considerase reducida, se recabó la colaboración de los Ayuntamientos y Consejos de los Condados, que pronto proporcionó alentadores resultados.

En nuestro país ya se ha dado el primer paso al organizarse la estadística de los accidentes de la circulación en la Inspección Central de Circulación y Transportes por Carretera; queda por recorrer el segundo y tercero de tan interesante problema nacional. Intentaremos aportar para el segundo algunas ideas, haciendo un análisis de los datos que proporciona el resumen estadístico correspondiente al año 1948, recopilado por dicho Organismo.

Del resumen estadístico citado, se deduce que durante el año 1948 se tuvo conocimiento oficial de 865 accidentes de la circulación ocurridos en carretera, que han ocasionado 335 muertos y 1 838 heridos.

Clasificados estos accidentes por sus causas, resulta lo siguiente:

Por infracciones del Código de la Circulación...	221
Por averías sufridas por el vehículo.....	162
Por imprudencia de la víctima, especialmente niños.....	135
Por impericia del conductor.....	77
Por causas varias.....	124
Por causa desconocida.....	146
TOTAL.....	865

De esta primera clasificación se deducen, como consecuencias fundamentales, las siguientes:

1.ª Que en la carretera debiera existir la vigilancia necesaria para que todos los usuarios cumplan y respeten los preceptos del Código de la Circulación, lo que da lugar a que el 30,7 por 100 de los accidentes se produzcan por vulnerarlos, y esta cifra es, además, exponente de que la circulación por la carretera se hace a la libre voluntad de cada usuario, sin pensar en el respeto que debe a los demás. La ausencia de vigilancia eficaz es circunstancia sobradamente conocida por los conductores, por lo que la comisión de infracciones es constante y, si no dan lugar a accidentes, quedan en la impunidad. Fácil es el remedio para evitar, o por lo menos reducir, los accidentes por esta causa: bastará imponer el orden y la disciplina en la carretera, dotando a las Jefaturas de Obras Públicas de los elementos necesarios para lograrlo.

2.ª Los accidentes debidos a la imprudencia de la víctima representan el 18,8 por 100 del total, y en su casi totalidad las víctimas son niños; lo que demuestra la necesidad de la enseñanza obligatoria de las reglas de la circulación en las escuelas como una disciplina

más; este precepto, recogido en el vigente Código de la Circulación, no parece haya llegado a estar en aplicación.

Recientemente, el Touring Club de Suiza ha editado un *Manual para el aprendizaje de la circulación*, que constituye un excelente medio de enseñanza para los maestros de todos los grados escolares, y es consecuencia de haberse incorporado oficialmente a la enseñanza pública las cuestiones principales que atañen a la circulación.

3.^a Los accidentes causados por la impericia del conductor representan el 10,7 por 100; pero, además, la estadística recoge que 16 de los conductores causantes de accidentes carecían del permiso de conducir, lo que demuestra que es mucho mayor el número de los que impunemente siguen circulando sin poseerlo, causa también atribuible a la falta de vigilancia ya comentada. En la misma estadística, al clasificar los accidentes por el año en que fué concedido el permiso de conducir, se observa que el 45 por 100 de los accidentes los han causado conductores cuyos permisos de conducir fueron expedidos desde el año 1943 en adelante. Todo esto aconseja una mayor severidad en la aplicación de los requisitos necesarios para obtener el permiso de conducir, en la seguridad de que con ello se reducirá el número de accidentes.

4.^a Los accidentes por averías sufridas por el vehículo representan el 22,53 por 100, y es interesante conocer el detalle de aquéllas que es el siguiente:

Agarrotamiento o rotura de la dirección.....	88
Avería de los frenos.....	31
Avería de los faros.....	1
Rotura de mangueta.....	3
Rotura de ballesta.....	3
Otras averías.....	36
TOTAL.....	<u>162</u>

del que se deduce que la causa fundamental de estos accidentes está en el abandono que demuestran los propietarios de los vehículos por órganos tan importantes como la dirección y los frenos, y el remedio para evitarlos será radical en cuanto se obligue a unos y se facilite a otros el cuidado y la revisión de tales órganos. A tal efecto, sería interesante la creación de estaciones oficiales de servicio, en las que periódicamente se obligase a todos los vehículos destinados al servicio público a efectuar una revisión de sus órganos principales, con la obligación de efectuar las reparaciones a que hubiere lugar, y se invitase a los particulares a que también la hiciesen, previo su con-

vencimiento del beneficio que habría de reportarles al aumentar la seguridad de sus vehículos.

5.^a La estadística que comentamos, al clasificar los accidentes por la clase del vehículo, enseña también que el 50 por 100 de aquéllos son producidos por camiones, lo que indica que se debe ejercer sobre ellos una más estrecha vigilancia, que es a todas luces necesaria para desterrar definitivamente la teoría, muy corrientemente sustentada por sus conductores y puesta de manifiesto en la discusión de un accidente entre un turismo y un camión, en que el conductor del primero, al alegar que él llevaba la derecha, fué replicado por el segundo que él llevaba el camión.

6.^a Los accidentes causados por bicicletas son el 7,2 por 100, cifra que es importante si se tiene en cuenta que son vehículos que circulan por las vías sin requisito alguno ni para el vehículo ni para el conductor, y que quizá obligue a pensar en la conveniencia de reglamentar su circulación.

No especifica la estadística el número de accidentes que tengan por causa defectos de las carreteras, y debería investigarse, pues por datos conocidos de otros países puede deducirse que no es la menos importante. Podemos citar que las investigaciones realizadas en el Condado de Oxfordshire dieron por resultado el llegar al conocimiento de que el 50 por 100 de los accidentes eran debidos a defectos de los caminos, y esta cifra tuvo confirmación al mejorar las cinco principales vías y reducirse los accidentes en un año en el 44 por 100. En Alemania se asegura que las autopistas redujeron los accidentes en el 83 por 100.

* * *

La importancia económica que tienen los accidentes de la circulación es enorme; no tenemos elementos para cifrar lo que en España puede representar, pero por comparación con datos de otros países, en los que se lleva una cuidadosa valoración, podemos llegar a tener una idea de su cuantía en nuestro país.

Bien significativa es la afirmación que en la sesión de apertura del Congreso Nacional de Seguridad de la Carretera, celebrada en Londres en mayo de 1945, hizo el Ministro de Transporte, Mr. Alfred Barnes, al manifestar que las muertes y accidentes representaban un coste anual equivalente al gasto empleado en la totalidad de los caminos. Si esta afirmación se hace extensiva a España, representaría 400 millones de pesetas.

En la Memoria publicada en mayo de 1946 por el Profesor de Economía de la Universidad de Leeds, Mr. J. H. Jones, estima que, en términos de economía

nacional, el coste que a la comunidad representan los accidentes de carretera es de 100 millones de libras anuales. En Inglaterra, el número de vehículos automóviles en circulación era, en la misma época, de 2 756 000; en España circulan actualmente 1 879 000 vehículos particulares, y puede admitirse que la totalidad sea 2 679 000; si aceptamos una proporcionalidad entre los accidentes, su importancia económica y el número de vehículos en circulación, llegamos a deducir que aquéllos le cuestan al país una suma del orden de los 500 millones de pesetas. Las dos cifras obtenidas son comparables, y aunque las dos se alejen mucho de la exactitud, sirven, por lo menos, para asegurar que el quebranto económico que para la nación representan los accidentes de la circulación es de tal importancia que se les debe prestar la atención que merecen y es obligada la colaboración de todos para reducirlos y evitar la sangría que representan.

Después de analizar los datos y consecuencias anteriores, llegamos al convencimiento de que el Poder público español, que es el llamado a dar el tercer paso en la cuestión, debe conceder a los accidentes de la circulación la importancia que tienen; que, como en los demás países, se debe organizar la "Lucha contra los accidentes de la carretera", y que, si la economía nacional no permite de momento acometer otras medidas para evitarlos, o por lo menos disminuirlos, se adopten, siquiera, las siguientes:

a) Establecer una eficaz inspección y vigilancia de la circulación en la carretera, a cargo de las Jefaturas de Obras Públicas, no solamente para sancionar las infracciones que se cometan, sino principalmente para ejercer una labor educativa de adaptación de los hábitos humanos a la movilidad y agitación de la vida moderna, e inculcar un elevado nivel de educación en este sentido a todos los usuarios de la carretera.

b) Hacer obligatoria la enseñanza en las escuelas de las reglas de la circulación, para lo que sería eficaz editar, con carácter oficial, una Cartilla que las contuviese de una manera vulgarizada y esencialmente gráfica, al alcance de los niños.

c) Exigir un riguroso cumplimiento de los requisitos necesarios para alcanzar el permiso de conducir, para que sea garantía de un cierto grado de destreza y fiel observancia de los preceptos reglamentarios, así como de la conservación de la eficiencia del vehículo.

d) Establecer estaciones de servicio para la comprobación de los órganos principales de los vehículos, tales como frenos, dirección, dispositivos de alumbrado; comprobaciones que serán obligatorias periódicamente para los vehículos dedicados al servicio público.

e) Debería reglamentarse la circulación de bicicletas, en cuanto al vehículo y a su conductor se refiere, siquiera sea de una manera elemental.