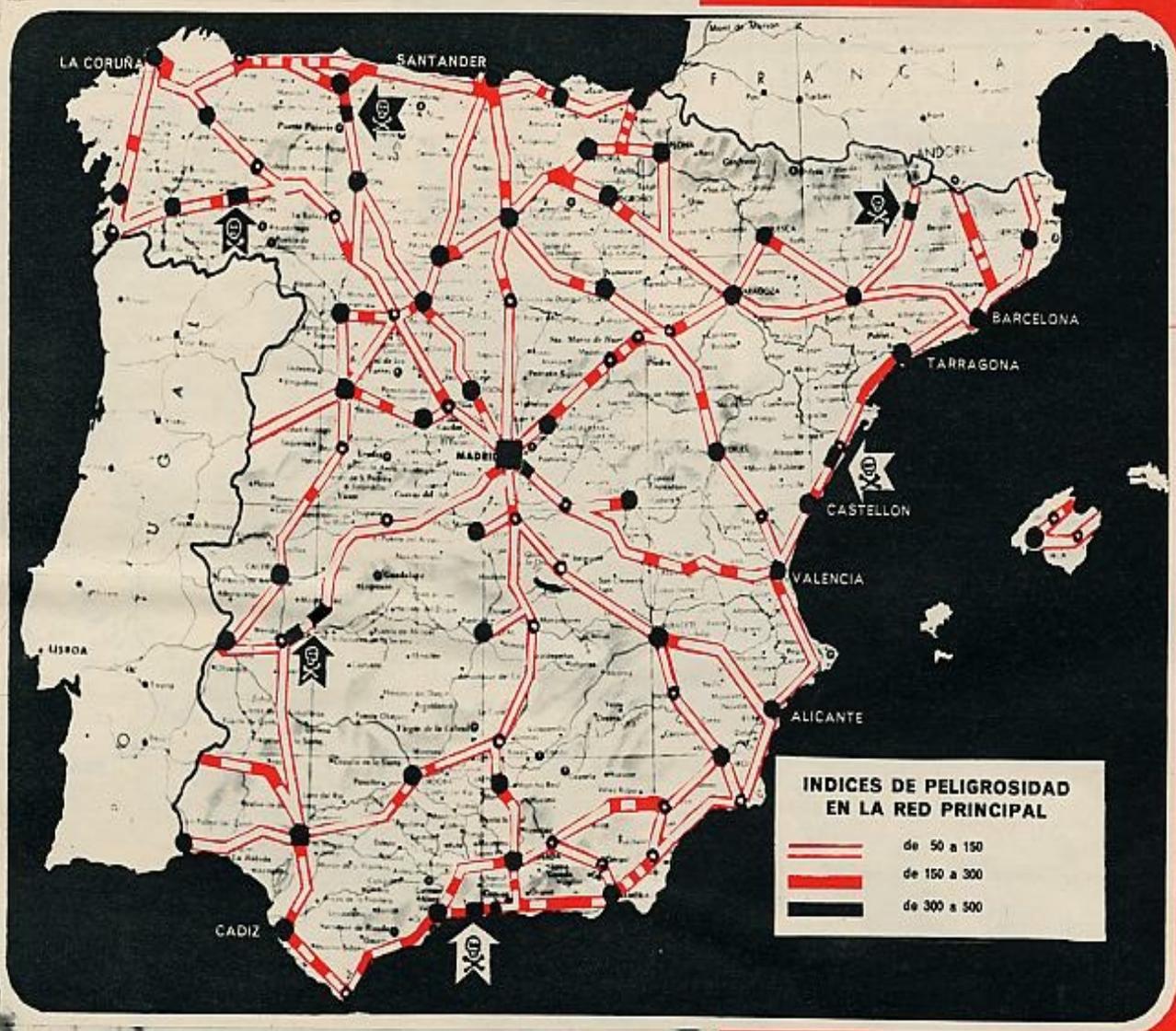


LA MUERTE AL VOLANTE





SI USTEDES NO LO EVITAN LA CATASTROFE EN 1966 SE LLAMARA:

- **Un niño muerto diariamente.**
- **Una persona muerta cada tres horas.**
- **Un accidente cada siete minutos.**
- **3.000 muertos.**
- **70.000 heridos.**
- **1.500 muertos en los meses de junio, julio, agosto y septiembre.**
- **155.000 multas al mes.**



Los cuerpos ocultos por las burdas mantas cuarteleras yacen inmóviles al borde de la ruta. El cotidiano drama se ha consumado. El Auxilio en Carretera acude con la

DENTRO de unos días, cuando junto abra la veda a la avalancha del turismo, millares de hombres solitarios o con la familia a cuestas se zambullirán ansiosamente en el reblandecido asfalto de las carreteras, en busca de lo detalladamente soñado durante el largo y trabajoso invierno: la arena y el mar, el sol, la montaña, la naturaleza.

Sin embargo, lo que en un principio se presenta como una enorme explosión de vida, como una fuga «minoritaria» de los cerebros hacia el refugio del vacío sensiti-

vo, puede acabar, acabará sin lugar a dudas, en una creciente epidemia de muerte: la espantosa epidemia del pegajoso asfalto que siega todos los años millares de vidas humanas en las carreteras de todo el mundo.

En España, con la abrumadora frialdad de las estadísticas, con el macabro juego de los cálculos comparativos, podemos ya saber, desde ahora, las personas que van a morir en la temporada que se avecina: 1.500 personas, cuya única incógnita son sus nombres y apellidos.

Junio	320 muertos
Julio	330 "
Agosto	420 "
Septiembre	330 "

Otros, alrededor de 32.000, con más o menos suerte, quedarán heridos leves, graves, de pronóstico reservado; para unos cuantos días de hospital o lisiados para toda la vida. Si empujados por el vértigo de las cifras ampliáramos el cálculo al conjunto del año 1966, las muertes se acercarían a las 3.000 y los heridos rebasarían los 70.000. Un acci-

cerca de un 3 por ciento de probabilidades de tener un accidente, de resultados imprevisibles, en los próximos meses de las grandes vacaciones.

En nuestro país, no hay que olvidarlo, el coche utilitario es reciente —a partir, aproximadamente, de los años 60—, y el conductor, novato. Así, por ejemplo, este verano, cuatrocientos mil españoles de carnet aún fresco harán sus «primeros» pinitos prácticos por las distintas carreteras de España. Con el rostro de velocidad pegado al parabrisas, las manos sudorosas agarrotadas al volante, los reflejos enmohecidos por carencia de uso, rodarán titubeantes, desliziéndose fatalmente hacia su izquierda u ocupando, saltarines, el centro de la calzada. Con las normas y señales de la circulación mal aprendidas en la «escuela» y peor respetadas en la carretera, sintiéndose, no sin cierto orgullo, por primera vez en la vida, «führer» de algo, estará predispuesto a dejarse atrapar por el morbo de la prepotencia del acto y podrá provocar una catástrofe.

Sobrecoge el ánimo el pensar que entre 1960 a 1965 la Jefatura Central de Tráfico tuvo que retirar 25.240 carnets por infracciones graves y que como promedio, la misma Jefatura, impone todos los meses 155.000 multas por diversos incumplimientos del Código de la Circulación.

En todas partes ocurre lo mismo. 50.000 muertos al año en los Estados Unidos —en proporción a los vehículos que circulan, menos que en España—; 42.361 muertos en Francia durante 1965. Sobre el plano estadístico la masacre habla a la inteligencia. ¡Es demasiado! ¡Es reaccionario! ¡Hagamos algo! Rompamos maniqués, metamos caucho en los coches, resortes, lo que sea, pero actuemos contra este virus fatal que nos aniquila sistemáticamente. El hombre es el amo de la naturaleza, es el creador de los objetos-máquina. Dominémoslos en vez de alienarnos a ellos. Hagamos campañas, votemos créditos, encontremos fórmulas algebraicas o construyamos coches que parezcan huevos irrompibles.

Sin embargo, en la cabeza de los individuos, al nivel de la consciencia vivida y cotidiana, ¿quién se hace una idea clara de lo absurdo que significa la muerte en la carretera, sangrante y arcángelica? Lo cierto es que desde el mismo momento en que se agarra el volante, la muerte se coloca entre paréntesis. Más aún, hasta cierto punto, se la sacraliza, se la desea confusamente, se la tienta si se es un «automovilista» de los pies a la cabeza. No habría tanta emoción, ese cosquilleo de los miembros, si no estuviera ahí, ante el tapón del radiador, con su siniestra guadaña. **SIGUE**



esperanza de encontrar aún vida o levantar los cadáveres.

dente cada siete minutos, una muerte cada tres horas.

Para terminar de producir una insuperable congoja en nuestra adormecida sensibilidad, registramos en nuestras comparaciones que, del total de muertos, 300 serán niños menores de quince años. Casi uno diario.

Una auténtica epidemia, endémica en su forma de manifestarse, que se extiende inexorablemente ante una cierta indiferencia del público consumidor de los «locos cacharros». Ninguno piensa, seriamente, que puede ser la próxima víctima, que tiene

LA CINTA DE LA MUERTE

La carretera ocupa un puesto preferente entre los lugares que la muerte escoge para posar su sangrienta carga. En la más inesperada curva, interminable recta o traidor cambio de rasante, puede surgir el chirriar grimoso de los frenos, el estampido lúgubre de la chatarra, el sibilante ruido de las ruedas moviéndose enloquecidas en el vacío.

Hoy en día todo vehículo parece un bólido y cada conductor se imagina un Nuvolari de los nuevos tiempos. La velocidad es la nueva droga, mucho más peligrosa que la marihuana, que produce en el hombre un embriagador sentimiento de superación, de poder rebasar, aunque sólo sea los cortos instantes en que se vive aferrado a un volante, la alienante existencia del transcurrir cotidiano.

La publicidad moderna, con su cadencial manera de introducir deseos en la mente humana, provoca, a través de una calidoscópica mezcla de aerodinámicas formas, atrayentes colores y excitantes mujeres, una enajenante visión de la velocidad, como tubo de escape, muchas veces, de ocultos complejos «personales».

En todo caso, con complejos o sin ellos, cada vez circularán mayor número de vehículos y a mayor velocidad por las carreteras. Estas seguirán siendo la materia prima donde potencialmente el individuo puede dejarse los sesos de sus deseos, recuerdos y esperanzas.

Según los últimos datos oficiales del Ministerio de Obras Públicas el 17 % de nuestra red de carreteras se encuentra en mal estado, otro 17 % regular y el 66 % restante en buen estado de salud. Sin embargo, con estas estadísticas ocurre un tanto lo mismo que con las de alfabetos, se cogen por los pelos del optimismo. Pues en esta subjetiva valoración del «buen estado» —la que permite a un turismo circular sin peligro a una velocidad igual o superior a 80 Km. hora—, sólo se tiene en cuenta, generalmente, el dato de los «bachos», esos mordiscos de rata que son pesadilla de los conductores. Pero, ¿y otros elementos no menos importantes de la seguridad vial? La pavimentación blanca a base de cemento, la señalización constante y precisa, la suficiente anchura de la carretera en proporción a la intensidad de circulación.

En nuestro país, con la abrumadora frialdad de las estadísticas, ya sabemos desde ahora los que van a morir: 1.500 personas en la próxima temporada de verano (junio, julio, agosto y septiembre). La única incógnita son sus nombres y apellidos. Cualquiera de nosotros tiene aproximadamente un tres por ciento de probabilidades de ser la próxima víctima.

LAS CAUSAS DE LA TRAGEDIA

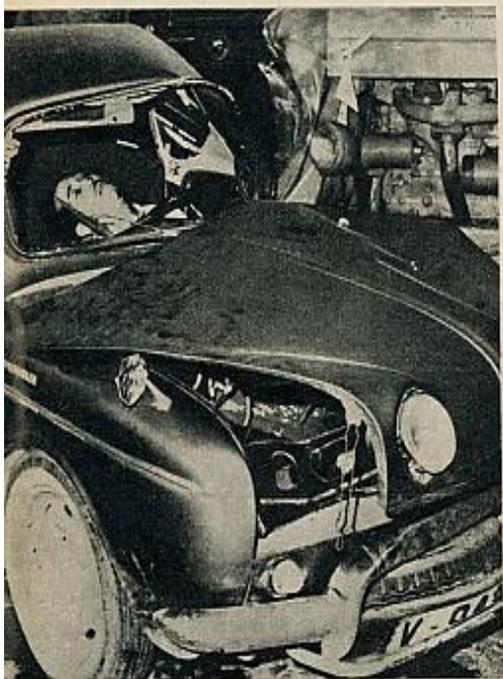
En la carretera no hay buena o mala suerte. Simplemente, causas objetivas o subjetivas que provocan la anomalía del accidente. De las primeras ya hemos apuntado algo: el estado de las carreteras, la señalización, la calidad del firme, la visibilidad de las curvas, etc. Pero, sin embargo, la falta de una suficiente educación vial, tanto por parte del peatón como del conductor, sigue siendo la causa principal de los «sucesos».

Cuando un hombre irrumpe bruscamente en la calzada o cruza sin respetar las señales, está haciendo inconscientemente oposiciones a cadáver. Cuando un conductor no respeta la prioridad de la derecha, no hace señales

al virar o practica adelantamientos suicidas. tienta también a la muerte o, lo que es aún peor, comete homicidio, cuando no asesinato.

El 47 % de los accidentes que se producen en España son provocados por infracciones al Código de la Circulación, lo mismo que los delitos de derecho común lo son del Código Penal. Pero, ¿cuántos son los que sienten igual respeto por uno u otro código? Muy pocos. Al de la Circulación se le considera un código menor, que sólo cumplen a rajatabla los timorales, los tímidos incapaces de sentirse fuera de las normas de la convivencia cuando conducen un «bólide».

Los ingleses afirman que una concentra-



LA MUERTE DEL FANTOCHE

UN viejo «Thunderbird» está colocado justamente delante de nosotros, en medio de la pista. El «Fairlane» del hombre-muñeco le embiste como un toro a la altura de las portezuelas en un choque espectacular, lo desfonda, lo tira por tierra, lo aplasta hasta el parabrisas. El capot se hunde como la lona, el extraño hombre continúa solo su loca carrera, rompe el volante cuyos radios le laceran mantecosamente el pecho. Cinco décimas de segundo después del brutal impacto, la cabeza publicitaria, morena y viril rompe el parabrisas, el hombre pierde sus zapatos, los asientos arrancados de cuajo le destrozan la espalda, las puertas del coche se abren como por encanto y la parte de atrás levantada vuelve a caer pesadamente. Después el silencio. El hombre está apoyado en un montón de chatarra retorcida, con los ojos de molusco, vacíos, mirando al infinito. Unos hilos eléctricos se escapan de su torso desguzado. Los cuadrantes siguen fijos en sus miembros pegados con esparadrapo.

El ruido de cigarra de las cámaras de cine se detienen un instante. Hombres con casquetes de telas coloreadas se acercan aburridos a los restos del «Fairlane». Son los técnicos de una gran empresa de automóviles que acaban de terminar su milésima experiencia de colisión teledirigida, para saber cómo se muere en coche, si el bazo y el corazón explotan antes que el cerebro y los riñones, si el cortante parabrisas decapita limpiamente la cabeza, si la manecilla de la puerta hiende el costado, si la llave de contacto perfora el globo ocular. Los técnicos que analizan de esta forma la muerte más significativa de nuestro tiempo cumplen una curiosa misión, tratan, en realidad, de darnos buena conciencia, de quitarnos responsabilidad, en lo que respecta al instinto de conservación agraviado. La verdad es que se les emplea para probar que nuestra sociedad se preocupa seriamente de la fabricación de coches dispuestos a proteger en el caos de la circulación el blanco e indefenso cuerpo de sus amos.

una lámina de caucho

Todo eso está muy bien, pero es poco y es tarde. En el fondo la conocida apariencia del círculo vicioso no es otra cosa que la incapacidad o imposibilidad de agarrar las contradicciones por los cuernos.

Los mismos buenos espíritus demasiado só-

lidos para escuchar al ángel de la muerte tienen a gala tratar a los industriales de vampiros sedientos de dividendos, que venden al público guillotinas provistas de láminas de caucho blando. Ninguna posibilidad de engañarse. Ningún agravio a la justicia que lamentar. Por otra parte, los truts no son malvados adrede, lo son porque tienen que serlo. ¿El cliente quiere cromados? Aquí está. ¿Un ruido de puerta tenue?, está hecho. Pero cabe, en todo caso, preguntarse, ¿quién es el culpable de que el cliente quiera «cromados», «ruidos de puerta tenues» o vehículos superveloces?

Un poco después de Pinin-Farina, un inglés diseñó un coche íntegramente seguro. Una especie de huevo duro, impermeabilizado para las caídas en el agua, los mandos machiebrados, los salientes acolchados, etc., ¿lo habría comprado usted? Seguramente, no. Esto no era un coche de los que se llevan. No son los coches que nosotros queremos, en los que podamos ser fuertes, agresivos, paranoicos, invulnerables hasta que la muerte nos confirma hasta qué punto éramos libres de existir.

no es negocio

El estado de las carreteras, las curvas y las encrucijadas, el valor mecánico de los vehículos, todo esto es bastante claro. Desterremos los «puntos negros» de las carreteras. Se sabe también que los coches de gran potencia son un verdadero billete de cementerio para el usuario medio. El ardiente abogado americano Nader ha puesto de rodillas a la General Motors sobre una historia de condicionamiento de vehículos. Allí donde los buenos espíritus comienzan a embrollarse con su honesto positivismo y a decir que la humanidad está loca, es con la seguridad de después del accidente, cuando el infierno se desencadena para los maniqués de carne y hueso. Ningún misterio que no pueda resolver la ciencia hasta el fin, ningún virus oculto, cáncer esotérico o plaga clandestina. Los que fotografían la Luna como si estuvieran allí mismo podrían hacer seguramente coches anti-muerte. ¿A qué esperan?...

Es verdad. Se sabe más o menos lo que habría que hacer. Los maniqués llenos de bazos, y riñones de plástico y de falsas materias no se han dejado en vano sus mandibulas postizas en tanto parabrisas verdadero.

En este sentido, Pinin-Farina, el constructor



LA MUERTE AL VOLANTE

Italiano, que acaba de morir, había presentado en el Salón de Turín, hace tres años, un extraño automóvil llamado Sigma. No tenía motor y realmente no lo necesitaba: era simplemente un resumen concreto, en vivo, de todos los conocimientos modernos en materia de seguridad vial. Algunos y obligados grandes principios y muchos accesorios. Ante todo, un compromiso entre la frágil carrocería sobre un grueso chasis y la rígida estructura de caparazón moderno: un coche no debe de abrirse por efecto de un choque, la eyección es fatal en un 80 por 100 de los casos. Pero el coche no debe de ser un tanque, sino, el pasajero que continúa su camino dentro del coche, detenido bruscamente se deshace contra el parabrisas. El capot-motor y la caja del Sigma formaban por lo tanto compartimentos indestructibles, verdaderos amortiguadores de choque delante y detrás del habitáculo reforzado. Este compartimento estaba protegido por un blindaje oblicuo destinado a impedir que el motor quede triturado en el coche. En caso de colisión era literalmente expulsado por la parte inferior. Por otra parte, el volante era deformable para evitar los clásicos empalmientos. Parabrisas expulsables hacia el exterior para salvar los cráneos y los rostros. Almohadillamientos en los puntos estratégicos. Apoya-nucas contra los golpes en el cuello.

Todos los constructores del mundo podían haber seguido el ejemplo. El Sigma estaba allí precisamente para eso. Mercedes, Renault, Peugeot, y algunas otras marcas también han jugado el juego, un poco o bastante. En Francia, por ejemplo, de año en año, las astucias más evidentes llegan a ser legalmente obligatorias.

El hombre es el amo de la naturaleza, es el creador de los objetos. Dominémoslos en vez de alienarnos a ellos.

ción de 0,5 gramos de alcohol en mil centímetros cúbicos de sangre empieza a ser peligrosa para una persona que conduce. Esto, en concreto, quiere decir una botella de cerveza, dos copas de jerez o tres de licor. ¿Y quién no realiza libaciones éticas de mayor envergadura, sobre todo en las jaraneras vacaciones del estío, cuando la deshidratación del cuerpo acrecienta la sed hasta el paroxismo?

Los fines de semana se han convertido en auténticas fiestas de los fines de la vida. Los accidentes se multiplican en proporciones aterradoras. Miles de personas, precipitadamente, recorriendo los últimos minutos de oficina, aprovechando las horas vespertinas y nocturnas, se lanzan enervados y fatigados en busca de unas horas de descanso junto a la familia. Durante el trayecto, la imaginación vuela descontrolada entre lo que se deja y lo que uno sueña encontrar, se piensa en todo menos en los cientos de pequeños factores sensitivos de cuyo continuo control depende el no estrellarse.

Hubo un tiempo, anterior al boom automovilista, en que las carreteras de España estaban dominadas por los camiones y los

carros de mulas. Aventurarse con un pequeño turismo por las guijarrosas rutas era tarea arriesgada, pues, en general, los camiones no respetaban a este pigmeo intruso que tenía la osadía de pedirle paso. Posteriormente, después de unos años de endurecimiento de las medidas represivas y educación vial, el camionero se ha convertido en el responsable de la carretera, de cuyas oportunas indicaciones en los adelantos dependen no pocas vidas humanas. ¿Esta educación y medidas se han exigido con igual rigor a los particulares «propietarios» de turismos? ¿Por qué se palpa hoy, a ojos vista, la impecable corrección de los camioneros y en cambio la de los particulares deja mucho que desear?

En todo caso, los expertos coinciden en señalar que el sistema represivo no es el más idóneo, por lo menos el único, para terminar con los ocultos homicidios de la ruta. El camino de la solución parece situarse en la puesta a punto de la trilogía que compone la posible causa del suceso: el conductor, el vehículo, la carretera.