

La importancia de ver y ser vistos

30 de septiembre de 1955, Cholame (California). James Dean circula a gran velocidad su Porsche Spyder 550. El sol brilla a su espalda en una magnífica tarde de final de verano. De repente, un Ford sale de un camino lateral y, a pesar de intentar esquivarlo, choca contra el lateral de vehículo muriendo al instante al romperse el cuello.

¿PUDO HABERSE EVITADO ESTE ACCIDENTE?

Hacer historia de ficción es un juego muy habitual. Ya Paco Costas lo hacía en su programa "La segunda oportunidad" en el que nos enseñó que para saber si se podría haber evitado el accidente debemos estudiar por qué se produjo.



El Porsche Spyder era un coche de color gris plata, de perfil bajo y gran potencia. Era un modelo preparado para la competición (de hecho, en 1956 obtuvo la victoria en la Targa de Fiorio) lo cual hizo que aquel día, con el sol a la espalda sumado a la alta velocidad a la que iba (podía alcanzar los 220 km/h), se convirtiera en invisible para el conductor de Ford. Esta confluencia de factores hizo "inevitable" el accidente.

¿Cómo se podría haber evitado el accidente?

La principal causa del accidente no fue la velocidad, si no que el coche no fuera visible para el segundo conductor. Éste tenía el sol de cara pero si James Dean **hubiese llevado encendidas las luces**, su coche podría haber sido más visible y hubiese tenido más posibilidades de evitar el fatal siniestro.

Esta es la principal la razón por la cual el Reglamento General de Circulación obliga en su artículo 99 a llevar encendidas las luces entre la puesta y salida del sol, en condiciones climatológicas adversas y en los túneles y tramos afectados por la señal de túnel.

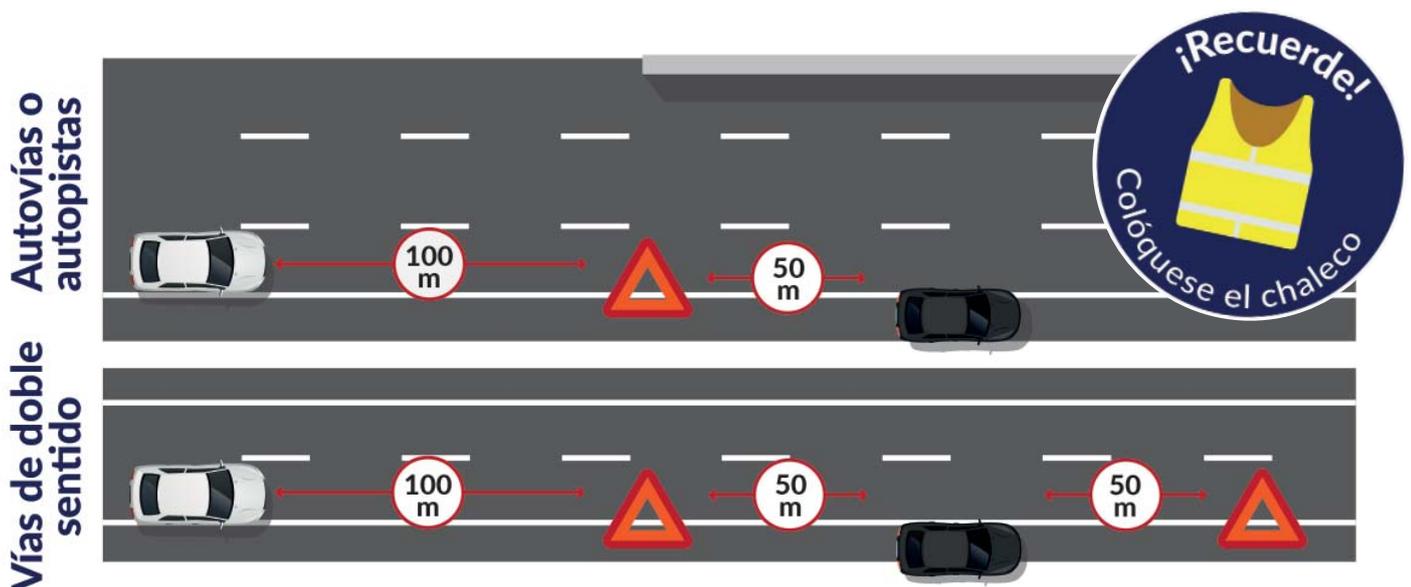
A pesar de todo, demasiados conductores siguen sin encender las luces, sobre todo cuando el sol está empezando a ponerse. Piensan: “si yo veo a mí me verán”, lo que aumenta el riesgo de accidente pues no siempre son visibles para el resto de usuarios de la vía.

Pero en el caso de este accidente le tendremos que añadir la velocidad excesiva a la que conducía James Dean, lo que hizo inevitable el accidente y su fatal desenlace.

“Ver y ser vistos” es una premisa fundamental para la seguridad en la circulación y más cuando las condiciones de visibilidad se reducen, sobre todo en el otoño y el invierno cuando las horas de luz se reducen de manera ostensible.

También, cuando nos detenemos en una vía fuera de poblado ya sea por avería o por accidente, dejamos en demasiadas ocasiones los vehículos sólo con las luces de emergencia, cuando sería obligatorio, además, dejar las luces de posición y colocar los triángulos de preseñalización de peligro a la distancia adecuada (a 50 metros del vehículo y visibles a menos a 100 metros, colocados uno en la parte posterior del vehículo y otro en la parte anterior a la misma distancia, y en vías con más de un carril uno sólo en la parte posterior).

Así se colocan los triángulos



El uso de las luces que sustituirán a los triángulos no está previsto hasta el 1 de enero de 2024, si sale adelante el proyecto de ley.



La falta de iluminación de la carga caída o del vehículo ha provocado también accidentes famosos, como los de Juan Gómez "Juanito" quien, en la madrugada del 2 de abril de 1992, chocó con un camión cuando el conductor que lo transportaba intentaba esquivar unos troncos que estaban en la calzada de la N-V a la altura de La Calzada de la Oropesa. El accidente acabó con la vida del exfutbolista y el transportista sufrió graves lesiones.

Si la carga o el accidente hubieran estado debidamente iluminados **¿el conductor hubiera podido detener el vehículo con antelación y evitar el nuevo accidente?**

No es el único siniestro en el que la falta de iluminación de algún vehículo provoca la muerte de alguna persona conocida. La cantante Cecilia el 2 de agosto de 1976, también de madrugada, se chocó con un carro tirado por bueyes que no iba iluminado en la población zamorana de Colinas de Transmonte. Nuevamente a la falta de iluminación se le añade la velocidad del vehículo en el que iba la cantante. **¿De haber ido más despacio o haber ido iluminado el carro se podría haber evitado el accidente?**

Todas estas preguntas no tienen respuesta ya que se produjeron en épocas lejanas y en las cuales las normas de circulación eran distintas y las costumbres también. **Hay que recordar que los accidentes no se producen por un único hecho sino por la suma de varios de ellos** y esa concatenación de acontecimientos y circunstancias es lo que acaba provocando los accidentes.

Las condiciones climatológicas adversas también nos obligan a adaptarnos a esas circunstancias cosa que, lamentablemente, no hacemos. En enero del 2008 se produjeron en la A-42 varios accidentes múltiples provocados por la niebla en los cuales se vieron implicados 120 vehículos (entre ellos un coche de bomberos y dos ambulancias) causando 80 heridos.

¿Por qué se produjo?

La principal causa, obviamente, es la falta de visibilidad provocada por una niebla repentina añadida a una velocidad excesiva, ya que, desgraciadamente, no disminuimos la velocidad en esas circunstancias y en algunos casos tampoco se encienden las luces.

En más de una ocasión, después de una avería o un accidente en condiciones de visibilidad reducida (tanto de noche como en condiciones climatológicas adversas), vemos que los coches como mucho dejan encendidas las luces de emergencia, nada más, ni siquiera los triángulos bien puestos, es decir, esos coches aparecen “de repente”.

Es muy probable que el número tan elevado de vehículos que se vio afectado fuese como consecuencia de la falta de iluminación de los primeros vehículos accidentados, bien por no tener las luces encendidas en el momento del accidente o porque las apagasen.

Aun así, hemos de tener en cuenta que todo queda bajo nuestra responsabilidad. Hay que hacer todo lo posible para que los demás nos vean, no sólo para ver ya que las luces tienen esa doble función ver y ser vistos.



Para evitar riesgos los turismos y las motos, en la actualidad, llevan las luces de día que se encienden automáticamente en cuanto arrancamos el vehículo, como medida de seguridad activa.

Muchas situaciones de riesgo se podrían evitar si tuviésemos en cuenta que a veces no somos visibles para el resto, que hay vehículos que tienen grandes ángulos muertos (sobre todo camiones y autobuses) y que nos volvemos invisibles para ellos.

En otoño e invierno, las que las condiciones climatológicas y la prontitud con la que anochece, nos obligan a aumentar nuestra atención y es muy importante que seamos más prudentes, más conscientes del riesgo y ante todo visibles para todos.

José Miguel Sánchez Rogero
Experto en Seguridad Vial
PONS Seguridad Vial



» MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



- Para hacernos visibles, hay que utilizar tanto de día como de noche, al menos la luces de corto alcance, en los carriles reversibles, en los carriles adicionales y en los carriles en sentido contrario al habitual.



- Los defectos en la iluminación son una elevada causa de rechazo a la hora de pasar la inspección técnica del vehículo.



- Desde el año 2010, no es obligatorio llevar luces de repuesto en el coche, pero está prohibido circular con un faro fundido, lo cual se sanciona con una multa de 200 euros.



- Solo se pueden utilizar las ráfagas de luz para advertir el propósito de adelantar, para evitar un posible accidente, especialmente en vías estrechas con muchas curvas y para advertir que se realiza un servicio de urgencia.