



TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL

Accidentes «in itinere»

Nuevas bases para su estudio

1. ANTECEDENTES

En el mes de febrero de 1962, mediante Orden Ministerial, se regulaba la estadística de Accidentes de Circulación y se establecía un modelo de cuestionario para la recogida de datos a cumplimentar cuando se registrase un accidente de tráfico.

La experiencia adquirida desde entonces se puede catalogar de muy positiva en base a las posibilidades de empleo de los datos que contenía el cuestionario de recogida de datos y a los resultados estadísticos que sobre el factor humano, la vía y el vehículo se han venido elaborando hasta la fecha.

Resultado de ello, por un lado, ha sido la confección de tablas estadísticas realizadas por la Dirección General de Tráfico y que bajo el epígrafe «Accidentes» se publican cada año y se ponen a disposición de los interesados en estas materias.

(*) *Jefe de sección de Regulación del Tráfico.*
Dirección General de Tráfico.

D. Juan Luis Mayoral Atalaya*

Cerca de un millón y medio de accidentes registrados en los últimos diecisiete años han proporcionado la suficiente experiencia para elaborar un nuevo sistema de recogida de datos.

Por otro lado, el número de accidentes registrados y, por tanto, tabulados (1.483.986) desde enero de 1962 hasta diciembre de 1979 ha proporcionado datos más que suficientes para replantear, con la experiencia adquirida, un nuevo sistema de recogida de datos.

2. LA COMISION NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA CIRCULACION VIAL

La gravedad del problema de los accidentes de tráfico y la correlativa necesidad de aunar esfuerzos llevó, en 1976, a la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, remodelada en 1979 como Comisión Nacional de la Seguridad de la Circulación Vial, con el fin de disponer de «un órgano central de naturaleza colegiada que cumpla funciones de impulso y asesoramiento a los órganos que ejercen competencias en el dominio de la seguridad vial y de apoyo e información a las decisiones que éstos adopten».

Resultados de la labor de la Comisión Nacional de Seguridad de

la Circulación Vial ha sido la elaboración de los Programas Nacionales de Seguridad Vial para el año 1980 y para el año 1981 (este último como plan de actuación dentro del general para el trienio 1981-83).

Este trabajo, labor de más de veinte grupos de expertos, tiene su reflejo en la cuestión que comentamos, pues, concretamente, el Grupo de Trabajo, SGT-8.1, elaboró el nuevo Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación.

La regulación de esta nueva estadística de accidentes se aprueba el 13 de marzo del presente año y se ha puesto en práctica a primeros de julio.

3. SITUACION ACTUAL

A pesar de la enorme cantidad de datos que se recogían en el anterior Cuestionario de Accidentes y de la bondad de su información, no era posible para los estudiosos de los accidentes «en el trayecto» (*) contar con una serie de datos de aquellos accidentes que, siendo de tráfico, lo eran a su vez de trabajo, y producidos cuando el trabajador iba o volvía de su quehacer diario, ya que el cúmulo de datos contenidos en el Cuestionario se relacionaba totalmente, y ello es lógico, con los accidentes de tráfico y no se pierde este carácter «vial» de la toma de datos, sino que se completa, al añadir una faceta «laboral» al aparecer unos nuevos elementos que son de los que se va a tratar más adelante.

Para obviar ese gran inconveniente, antes anotado, se ha tenido en consideración, en el seno del SGT-8.1, una serie de elementos que, unos directamente y otros de modo coadyuvante, pueden proporcionar más datos a quienes nos dedicamos con interés a este campo que afecta, de manera muy importante, a la seguridad del trabajador en sus desplazamientos por las vías públicas, al ir o volver del trabajo.

4. NUEVOS CONCEPTOS PARA LA INVESTIGACION

Como indicaba anteriormente, estos nuevos conceptos, que a partir de este año se podrán manejar en la investigación de los accidentes «en el trayecto», pueden constituir un

Nuevos conceptos incorporados al nuevo cuestionario de «accidentes en el trayecto»:

- *Motivo del viaje: Ida o regreso del trabajo.*
- *Posición en el vehículo.*
- *Gravedad y localización de las lesiones.*
- *Accesorios de seguridad.*

acervo de datos que harán factible el estudio, en profundidad, de tales accidentes, completando las escasas, pero muy valiosas aportaciones que en España se han venido realizando en los últimos años.

Por razones de brevedad y destacando algunas de las innovaciones que recoge el nuevo Cuestionario de Accidentes de Circulación y que se relacionan íntimamente con la investigación del accidente «en el trayecto», comentamos las siguientes:

A) MOTIVO DEL VIAJE

En este apartado del Cuestionario se recogen hasta siete conceptos:

1. Durante su jornada de trabajo.
2. Dirigirse al lugar de trabajo.

3. Regresar del lugar de trabajo.
4. Salida de vacaciones.
5. Regreso de vacaciones.
6. «Puentes» y festivos.
7. Otros.

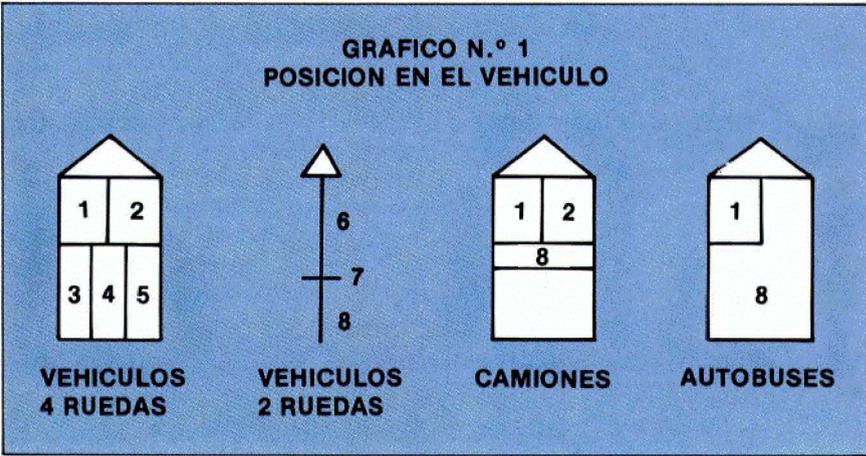
Lógicamente, sólo los tres primeros conceptos son los que realmente, en principio, interesan en el ámbito de un estudio como el que proponemos: se trataría de accidentes de tráfico y que, a la vez, lo son de trabajo.

Así tendríamos el concepto 1 para un conductor que realice, por ejemplo, un transporte de mercancías por cuenta de su empresa y colisiona con otro vehículo. Queda, como se ha dicho, catalogado en el binomio «accidente tráfico-accidente de trabajo», pero a pesar de esta índole laboral del accidente, habría que desecharlo, ya que no entra en el contexto específico del accidente «en el trayecto».

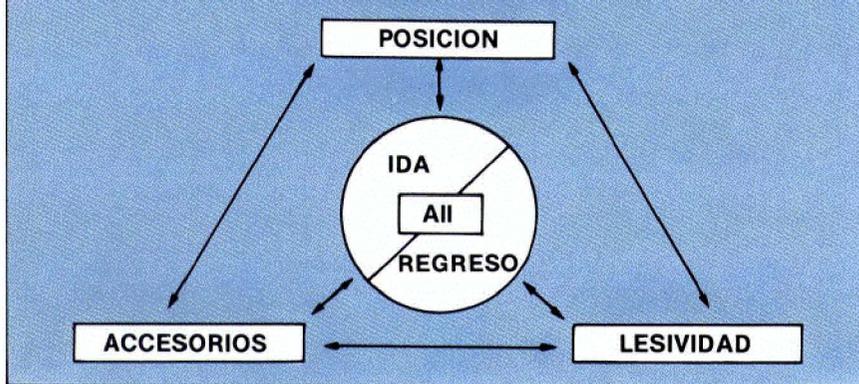
Por tanto, y en lo que nos interesa, ya se pueden utilizar dos conceptos que, en el anterior Cuestionario, no aparecían reflejados: la ida y el regreso del trabajo, que, en tanto en cuanto se puede sufrir un accidente de tráfico durante esos desplazamientos, entra de lleno en el campo del «accidente de tráfico-accidente de trabajo-accidente en el trayecto».

Y hay que destacar, igualmente, el acierto de los expertos del SGT-8.1, al distinguir claramente el hecho de «dirigirse al lugar de trabajo» o «regresar de él», pues los estudios realizados hasta ahora pocas veces los distinguían y venían englobados en el concepto genérico del «accidente in itinere».

Esta distinción, que es lógica, es, a su vez, necesaria en una investigación que se precie de científica.



**GRAFICO N.º 2
INTERRELACION DE FACTORES**



B) POSICION EN EL VEHICULO

Supone otra innovación del nuevo Cuestionario, que recoge un apartado especial, en el que se indica la posición que ocupaban los usuarios del vehículo implicado en el accidente, en el momento de ocurrir éste.

Ello llevará al ánimo del investigador nuevos elementos que, en el contexto general del estudio, le podrán sugerir valiosas conclusiones.

En síntesis, y de acuerdo con el gráfico de la figura 1, se asignarán los siguientes números:

Vehículos de cuatro ruedas:

- Número 1 al conductor.
- Número 2 al ocupante u ocupantes del asiento contiguo al conductor (puede haber más de un pasajero en la posición 2 dentro de un mismo vehículo).
- Números 3, 4 y 5 para los pasajeros sentados cuya situación, respecto al conductor, equivalga a la reflejada en el gráfico.

Vehículos de dos ruedas:

- Número 6 al conductor.
- Número 7 al pasajero.
- Número 8 a otro pasajero (no es probable, pero sí posible).

Camiones:

- Números 1 y 2, con significado igual a los ya reseñados. Si alguna persona fuera en la litera se le asignará el número 8.

Autobuses:

- Número 1 para el conductor.
- Número 8 para el resto de los pasajeros, aunque vayan de pie.

Conociendo la posición que se ocupaba en el vehículo, en el momento de ocurrir el accidente, interrelacionando estos datos con otros conceptos que, más adelante, se expondrán y refiriéndolos al «motivo del viaje» ya indicado anteriormente nos es posible profundizar en las conclusiones de un estudio sobre los accidentes «en el trayecto».



En este momento se ha de hacer un inciso aclaratorio y en relación con el concepto «Motivo del viaje» expuesto más arriba: De viajar varias personas en un vehículo, ¿cuál de ellas marca la impronta para dilucidar el «motivo del viaje»? En este punto se ha llegado a una unificación de criterios bastante lógica y basada en la experiencia diaria: En el caso de vehículos de dos ruedas, turismos y conductores profesionales de camiones, se indicará como motivo del viaje el del conductor de tales vehículos, mientras que, si se trata de autobuses y taxis, el motivo lo será el de los pasajeros que transporten. Piénsese en los desplazamientos efectuados por los trabajadores hacia y desde los centros de trabajo, en sus vehículos particulares (motocicletas, turismos, etcétera) o utilizando vehículo de transporte colectivo de la propia empresa o vehículos alquilados por esa misma empresa a otra de servicios.

No es necesario aclarar que, a veces, el criterio elegido puede verse matizado por circunstancias muy concretas que podrían desvirtuar, de alguna manera, los conceptos claves adoptados.

C) LESIVIDAD

Hasta la nueva redacción del Cuestionario de Accidentes, y en relación con las lesiones corporales sufridas en el momento o como consecuencia del accidente, únicamente se estaba en posesión de una escala de lesividad (para conductores, peatones y usuarios) que, en el nuevo Cuestionario, se respeta, y que va desde: 1. Muerto. 2. Herido grave. 3. Herido leve. 4. Ileso, y 5. Fugado (este epígrafe sólo referido al conductor).

¿Qué nuevos elementos se introducen en el cuestionario que se implanta y que se estiman clarificadores para un estudio de los accidentes «en el trayecto»?

El grupo de expertos, en el seno de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial, ha recogido los criterios que, al respecto, recomienda la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) y que la experiencia muestra como necesarios en una estadística de este tipo.

Así se incluyen como nuevos apartados:

— Localización de las lesiones más graves.

— Tipo de lesión.

— Estado de la víctima.

Lógicamente, estos apartados se aplican a aquellas personas que, como consecuencia del accidente, sufran lesiones en su integridad física, y referidas a lo que se observa en el momento del accidente, sin perjuicio de lo que dictaminen, una vez evacuados los lesionados a un centro sanitario, los servicios médicos pertinentes.

Por tanto, y en lo que se refiere a la «localización de las lesiones más graves», se pretende indicar el lugar principal del traumatismo en el cuerpo de la víctima y, caso de observarse dos o más partes lesionadas, la que parezca más importante (cabeza, cara, ojos, pecho, cadera, muslo, etcétera).

En cuanto al «tipo de lesión», va desde la amputación a las rozaduras, pasando por las hemorragias, quemaduras, fracturas, etcétera.

Por último, en lo referente al «estado de la víctima», se pueden presentar los síntomas de: muerte aparente, inconsciencia, semiinconsciencia, incoherencia, «schock» o normalidad.

D) ACCESORIOS DE SEGURIDAD

Los accesorios de seguridad previstos hasta la fecha (cinturón de seguridad y casco) se ven incrementados en la toma de datos, al añadirse, por un lado, la cabina rígida para tractores y, por otro, la utilización conjunta cinturón-reposacabezas y los elementos reflectantes para peatones, con lo que es posible disponer de nuevos datos en el proceso de investigación.

5. CONCLUSION

Hemos aludido brevemente a unos conceptos nuevos en la Es-

tadística de Accidentes de Tráfico que, por su íntima relación con los accidentes de trabajo, pueden aportar nuevos elementos de investigación sobre los accidentes «en el trayecto»*

Y aunque, aquí y en estos momentos, se plantea como una parcela mínima de dicha investigación, ceñida exclusivamente a cuatro aspectos parciales de un estudio (gráfico número 2), su interrelación sienta nuevas bases para la investigación, sin perjuicio de otros nuevos elementos contenidos en el Cuestionario Estadístico de Accidentes de Circulación, que podrían ser objeto de un nuevo comentario. ■

* En el trabajo «Investigación de los Accidentes de Tráfico "in itinere" y medidas para su prevención y auxilio» (Lorenzo, Pajuelo, Mayoral, Málaga, 1979), ya sugería la utilización del término «accidentes en el trayecto», como más completa que la tradicional de «accidentes in itinere», y así se viene recogiendo en autores como R. Gérant, M. Malagié o J. Fouché.