

La seguridad del tráfico

Durante el pasado mes de agosto se han registrado en España 489 muertos en accidentes de tráfico, 91 menos que el año anterior. Se ha dicho que en el azar del calendario —al permitir una «operación retorno» escalonada— ha residido la clave del descenso, e incluso se ha hablado de «éxito» relativo. Sin embargo, aparte de la obviedad de que la pérdida de 489 vidas es una enorme tragedia, conviene que estas cifras comparativas no nos hagan olvidar otras asimismo manejadas este verano, cuando, a principios del propio mes de agosto —100 muertos hubo entonces en sólo cuatro días—, el aumento de los accidentes amenazaba con desbordar todas las previsiones estadísticas.

El director general de Tráfico —preocupado por el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que se orienta a conseguir una disminución del número de accidentes y víctimas, lo que efectivamente se logró en 1980—, dijo entonces que el coste social de tales siniestros supuso, en 1978, 150.000 millones de pesetas; esto es: el equivalente al 1,5 por ciento del Producto Nacional Bruto. La citada Dirección General informó también de que nuestro país registra uno de los mayores índices de mortalidad en la carretera, precedido tan sólo por Turquía, Portugal, Hungría y Grecia. Por otra parte, la estadística, cuando se trata de buscar las causas inmediatas de los accidentes, es machaconamente reiterativa: el adelantamiento indebido, la velocidad inadecuada, la ingestión de alcohol, la invasión de la calzada por peatones. En otras palabras, la imprudencia en diversas formas.

Bien está que se condene —moral y legalmente— al que por su proceder imprudente y temerario infringe unas normas, las de tráfico, que como todas las que el Estado se da están para proteger el orden y la pacífica convivencia social. Pero no caigamos en el error de considerar que si, en números relativos, en nuestras carreteras mueren más personas que en la mayoría de las del mundo occidental es porque el tejido social está penetrado de incivismo o de una patológica tendencia general a la creación del riesgo. Es una gran verdad que si en Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia o Alemania se da un menor índice de mortalidad en el tráfico, ello no se debe, al menos totalmente, a que los ciudadanos de tales países hayan alcanzado cotas de civilidad superiores a las nuestras. Si es cierto, en cambio, que su mejor realidad económica les permite disfrutar de una red viaria también mejor y unos mecanismos de control de los factores que intervienen en la masiva circulación rodada que, si no complicados, a nosotros pueden parecerlos, ahora, difíciles de conseguir. Pero no es lícito simplificar: no se trata de que ellos tengan «más autopistas».

He aquí el ejemplo de la República Federal Alemana. Para empezar, allí es obligatorio pasar una revisión del vehículo cada dos años, y su defectuoso acondicionamiento técnico es motivo de retención del permiso de circulación del automóvil. Nada parecido ocurre aquí cuando la Dirección General de Tráfico puede decir que el 19 por ciento de los vehículos lleva los neumáticos en mal estado. Otro aspecto: hace unas semanas llovió intensamente —se registraron 150 litros por metro cuadrado— en el área de Frankfurt, y una de las primeras decisiones de las autoridades fue cerrar al tráfico las carreteras susceptibles de haber quedado en mal estado y las que, por su configuración —trazado, anchura, etcétera— pudieran resultar peligrosas en esas condiciones. Una vez más se impone la diferente realidad económica: allí ello es posible porque puede encontrarse una vía de comunicación distinta a la habitualmente usada sin tener que sufrir enormes molestias. Pero no es sólo una cuestión de medios, sino también de enfoque.

En definitiva, si lo que se quiere es evitar que nuestro tráfico produzca tantas víctimas y reducir el gigantesco coste social de los accidentes, hay que actuar desde un equilibrado doble plano: el de la responsabilización del conductor y —no lo olvidemos—, del peatón, aplicando las sanciones pertinentes —ya sean éstas administrativas o incluso penales— cuando resulte necesario, y el de la mejora de las condiciones generales en las que la circulación se desarrolla. La seguridad de las carreteras depende de la buena conjunción de ambas cuestiones. En cuanto a la segunda, por otra parte, en buena proporción corresponde ahora la responsabilidad, recién adquirida, a la Generalitat. Suyas son las competencias sobre buena parte de las carreteras de Cataluña, y de su Consejería de Política Territorial i Obres Públiques habrán de surgir las iniciativas para que, siendo mejores, sean más seguras.

Se precisa otra figura político-administrativa

Revisión de las «soberanías»

CUANDO yo estudiaba Derecho Político —cierto: hace más de treinta años—, en los libros de texto y de consulta se le daba mucha importancia al concepto de «soberanía». Me refiero a la «soberanía» como atributo del Estado, y quizá exactamente como atributo básico del Estado. En los discursos de los gerifaltes de la época, en los editoriales de prensa, en las —supongo— conversaciones de los doctos, la palabra «soberanía» solía aparecer con frecuencia, y no sin notorias resonancias patrióticas. La «soberanía» en cuestión, explicada en clase, tuvo siempre un punto de misterio teórico donde se combinaba la juridicidad estricta y el entusiasmo nacionalista. Los libros citaban autores alemanes que he olvidado. Más o menos, venían a decir que un «Estado» es Estado precisamente porque es «soberano»: porque él mismo constituye, en y con sus instituciones, la última instancia del poder. Me temo que la «soberanía nacional», a ratos, significaba otra cosa. Lo del «pueblo soberano» pertenece a las leyendas de la Revolución Francesa, y se refiere al sufragio universal y a otros pirulís semejantes. ¡Ya me dirán ustedes lo que puede ser el «sufragio universal» cuando lo filtran por la contabilidad de la ley de D'Hont y demás triquiñuelas de la reglamentación electoral, como aquí y ahora!...

Pero a lo que iba: e iba a preguntarme si todavía se insiste tanto acerca de eso de la «soberanía del Estado». De entrada, me parece que no. Continúa siendo invocada en las grandes solemnidades retóricas, sin duda; pero la práctica de cada día ya advierte que, en realidad, la mayoría de los Estados actuales sólo son «soberanos» de boquilla. Y pongo «la mayoría»: dos o tres, los auténticamente hegemónicos, podrían ser la excepción. Son los tinglados que de veras poseen y administran un «poder» de verdad soberano —político, económico, militar—: los «grandes potencias». Las cuales, en efecto, no sólo son «soberanas» dentro de sus territorios y aguas jurisdiccionales, sino que lo son también sobre territorios y aguas que corresponden a otras «soberanías» hipotéticas. Los centros de decisión exactamente «soberanos», a lo sumo, serán Washington y Moscú, tal vez empieza a serlo Pekín, y paremos de contar. El resto resulta finalmente muy poco «soberano», por mucho que se gallee. ¿Qué fue el difunto De Gaulle, con su cómica «grandeur», sino un fanfuche crispado, dando las posturas boqueadas de una «soberanía» que literalmente se le convertía en ceniza entre los dedos? Todos estaban en el secreto menos él.

Parodiando una célebre agudeza de su paisano Cocteau, bien pudo haberse dicho entonces que «De Gaulle era un loco que se imaginaba ser De Gaulle». No Napoleón: De Gaulle, para mayor risa. Al fin y al cabo, Napoleón —y hasta Pétain—, fueron generales que ganaron batallas, pero no se sabe demasiado sobre los triunfos castrenses —quiero concretar: en guerra— de De Gaulle. Él se inventó su personaje, y no le faltaron enseñanzas turiferarias. ¿Cómo llegó el pobre Malraux al extremo que llegó? Son cosas de la historia, tan ambiguas. Charles de Gaulle fue monsieur Chauvin con uniforme y galones, más la suerte de que el triunfo militar fuese de los aliados —incluyendo sus «maquis» para quienes el general apenas fue nunca nada más que un fantasma—: todavía, con ello, dio bastante la lata a Washington. Pero luego, fatigado de él su clientela y fastidiado el país, le dejaron perder unas elecciones, y se acabó el mito, y con él la sombra de «soberanía» que la República francesa seguía aparentando. Y cito a De Gaulle porque me parece un ejemplo espectacular. Otro tanto ocurrió con Inglaterra, con Alemania, con Holanda, con Italia, con...

Lo de la descolonización, por fraudulento que fuese, ya fue una herida mortal. Lo decisivo, con todo, ha sido la creciente, imparable prosperidad de las dos «soberanías» que cuentan: los Estados Unidos y la Unión Soviética. De éstas depende todo. Eso: frente a ellas, no caben demasiadas «independencias». Los Estados son «fuerzas» articuladas, y según lo que midan, su «soberanía» será mayor o menor: lo que midan dichas «fuerzas», que son de armamento, de dinero, de muchedumbres. Los llamados «Estados nacionales» de corte tradicional, ex imperios muchos de ellos, protagonistas de siglos de historia, ainos que fueron de todo el planeta, se han quedado en sumisos peones de la Casa Blanca; otro medio mundo más confuso, pero también vivaz y discolo añejo, lo son del Kremlin. Naturalmente, hay fricciones, molestias, incluso criadas respondonas, pero el dibujo vale. Se guardan las apariencias. Washington piensa que el hecho de Isabel II sea reina de la Gran Bretaña, de Australia, del Canadá, de Nueva Zelanda y de donde sea, carece de importancia. Y carece de importancia. No es Londres quien «decide», y menos París, y menos Bonn, y menos Roma, y menos... Les dejan divertirse con sus boatos, como un rey absoluto del XVIII: toleraba las veleidades de sus duques o sus barones.

NATURALMENTE, me limito a insinuar el tema, y a restringirlo a unos ámbitos muy concretos. La petroquímica musulmana, la China Popular —que ha vuelto a restablecer las jerarquías de su ejército—, algunos otros reductos enigmáticos del Tercer Mundo, serán mañana lo que Dios quiera. Hoy por hoy, la disputa es entre Washington y Moscú. A costa de las «soberanías» antiguas. Las cancillerías occidentales se arrojan ante la Casa Blanca; las orientales, ante el Kremlin. ¿Qué les resta a los «gobiernos soberanos» así sometidos? Pues: entretenerse en suprimir o imponer la pena de muerte, facilitar el divorcio o no, mantener el orden público, cuidar de los museos y los hospitales, remozar los registros de la propiedad, y cosas así. Algo parecido, a la larga, a las «transferencias» a la Generalitat, para entornos. Si M. Mitterrand quiere jugar a «socialista», le dejarán hacerlo: que «nacionalice» algo para que el resto siga «desnacionalizado». Si el actual gabinete socialdemócrata de París se desmandase, que no se desmandará, ya se encargarán las multinacionales, la diplomacia yanqui, el Pentágono, de disuadirle. El sindicalismo polaco de comunión diaria procurará no excederse, o los tanques soviéticos volverán a darse un paseo por Varsovia. Son habas contadas: razonablemente contadas.

Las viejas «soberanías», los «Estados soberanos», están condenados a ser «provincias». Quien manda, manda: el que tiene más misiles, más bombas de neutrones, más artefactos letales. O más virtualidad económica, que casi viene a ser lo mismo. Ya no es Inglaterra la «reina de los mares». Ni puede serlo de los cielos. ¿Sirve esto de referencia? Bien mirado, nosotros —los habitantes de estas zonas «ex soberanas»—, sólo somos una pintoresca reminiscencia medieval. Podrá continuar habiendo guerrillas y guerrillas —lo cual interesa a la industria privada de armamentos, y, como consecuencia, hasta a las hamburgueserías—; pero nada más: la única y verdadera guerra que cabe es la que se desencadena entre Washington y Moscú. Que cada cual recé a sus dioses para que eso no ocurra... Las «soberanías» de mi tiempo —¡uy, lo que aprendí con un manual de Sánchez Agestá de la televisión, sobre todo acerca de «la unidad de destino en lo universal!»— se han evaporado. Las chulerías verbales no sirven de nada. Y si se crean nuevos «Estados», todo será igual, como está ocurriendo. La verdad es que el «Estado soberano» tendría que dejar sitio a otra figura político-administrativa. O a otras. Pero de esto habría que hablar largo y tendido...

Joan FUSTER

Cartas de los lectores

«La responsabilidad de todos»

Señor Director:

Referente al artículo de su colaborador y admirable articulista don Augusto Assia del día 28 del cte. quisiera demostrar mi disconformidad con la opinión de su ilustre colaborador:

Como apoderado de una agencia bancaria y víctima de dos atracos, quisiera decirle que desconoce por completo la sensación que se siente cuando uno está encañonado por una pistola en la cabeza, y es muy respetable en esta situación la reacción humana de cada individuo.

Yo ignoro cómo reaccionaría él ante tal situación, lo que sí puedo asegurarle que si hiciera lo que indica debemos hacer en defensa de «la sagrada misión de la custodia del dinero», como él lo llama, puede que no pudiera hacer unas desafortunadas declaraciones como ha hecho el empleado de banca de La Coruña.

Estoy de acuerdo con él cuando dice que debemos administrar y defender el dinero de los clientes, pero lo que no puede indicarnos, es que nos convirtamos en carne de cañón a merced de una avalancha de viles atracadores.

Mi vida vale mucho más que todo el dinero que el señor Assia debe tener en su banco.

Enric POU S TOR

Los tacos de Tejero y otros excesos silenciados

Señor Director:

El pasado 27 de agosto, con motivo del proceso abierto contra los militares implicados en la operación 23-F., un comentarista sensible de «La Vanguardia» declarábase escandalizado por el lenguaje soez empleado por Tejero Molina, en comu-

Sólo podemos publicar —de forma íntegra o condensada, según el espacio— las cartas breves, escritas a máquina, a dos espacios, por una sola cara, de no más de un folio y que puedan ser firmadas con nombre y apellido. Recordamos a nuestros comunicantes que las señas completas deben figurar en la misma y que no podemos mantener correspondencia ni atender visitas o llamadas telefónicas respecto a cartas recibidas.

nicación telefónica (privada) con García Carrés. Sin embargo es público y notorio que tales expresiones cuarteleras son comúnmente empleadas, a nivel castrense o civil, por todos los países del mundo.

Pero lo sorprendente es que su respetable diario haya soportado inmutable durante meses, las frecuentes obscenidades e irreverencias con que nos obsequia la TV catalana a través de ciertos programas, incluyendo conjuntos musicales y los bardos de la «cançó». Mientras mi hija de ocho años aguardaba impaciente el programa «Terra d'escudellas», en la carta de ajuste uno de los referidos bardos cantaba sacrilegamente, mofándose de la Virgen María, Sagradas Formas, etc. Y aquí sí que es oportuno preguntarle hasta cuándo van a guardar ustedes prudentes silencios ante un atropello que afecta a toda una región, con evidente desprecio de sus valores espirituales y formativos.

Bien está afejar licenciosas conductas y subversivos propósitos, pero sería altamente positivo que los paladines informativos fueran igualmente transparentes e inexorables, contra todos los que pretenden ignorar principios éticos y morales.

Enrique PALACIOS (Reus)

El inexorable cobro del Patronato de la Vivienda

Señor Director:

En el año 1961 se me adjudicó un piso del Patronato Municipal de la Vivienda, perteneciente al Grupo 14 de Pi y Molist, en cuyo contrato consta que el mismo será

pagado en 240 meses, además de la cantidad entregada al serme dadas las llaves.

Los 240 meses han finalizado y, sin embargo, siguen cobrándome la cuota de amortización, no obstante constar en el contrato una diligencia del año 1968, firmada por el entonces gerente, en la que se dice que el precio definitivo del piso es el que figura en uno de los apartados del contrato, cantidad que ha sido sobrepasada excesivamente con los pagos efectuados.

Nadie quiere informar a qué es debido el que siga pagando, pues a mi instancia el Patronato no ha contestado y presentado allí nadie quiere explicar, en persona, las razones que puedan existir para que esté pagando hasta que el Patronato quiera.

Lo más gracioso es que a la señora que hacía de portera le ha sido adjudicado el piso hace poco y le han hecho pagar lo mismo que a los demás, pero no le pasan ya el recibo de amortización.

Hasta ahora, en otros grupos, siempre que se han terminado de pagar los plazos establecidos dejaban de cobrar y se formulaban las escrituras después de mucho tiempo de espera, incluso años, así que no me explico por qué con los pisos de mi bloque no se hace igual. ¿Podría alguien aclarar mi caso?

A. BERMEJO

Aire para las ruedas

Señor Director:

El estado de los neumáticos se considera primordial a la hora de juzgar la seguridad de un vehículo. Sin embargo el correcto control de la presión de aire que deben

contener parece que no preocupa ni a usuarios ni a la Administración cuando, según las estadísticas, su exceso o defecto se considera causa de muchos accidentes.

No me refiero a la periodicidad en el inflado, lo cual tiene muy fácil solución, sino que me refiero, y con indignación, a la absoluta falta de exactitud de los aparatos que controlan la presión mediante manómetros de aguja y que a menudo son manejados con gran irresponsabilidad por encargados de tal menester en talleres y gasolineras.

En Barcelona existe un número reducidísimo de instrumentos que sirven para controlar la presión de aire de los neumáticos mediante columnas de mercurio, los cuales trabajan dentro de unos correctos márgenes de fiabilidad y han permitido comprobar a su vez que la presión de los de manómetro de aguja señalaban como correcta diferencia de tal con errores considerables.

Muchos de estos «controladores de mercurio» han desaparecido o permanecen actualmente fuera de uso, casi no quedan en la ciudad. Me pregunto cuál es la causa. Si hemos de seguir confiando en los «controladores de aguja», las estadísticas de accidentes, por defectuosa presión de los neumáticos, continuarán arrojando cifras cada vez más altas.

Considero que la Generalitat o la Administración Central, en caso de que esta problemática se plantee también a nivel de otras regiones españolas, deben dictar las disposiciones necesarias para la homologación de los aparatos que garanticen el correcto control de la presión de aire de los neumáticos y obligar su instalación en número suficiente que asegure un cómodo servicio al usuario. Sólo así se evitará en lo sucesivo una de las causas de accidentes a la que hasta ahora, y no sé por qué razón, no se le da importancia.

X. PRAT I BORRELL