

El cotidiano terror de las carreteras del mundo

Casi 1,25 millones de personas mueren cada año en accidentes de tráfico, que matan hoy más gente que cualquier guerra



Un camión accidentado en medio de una carretera de Indonesia. MIQUEL

20 ABR 2016 - 09:29 CEST

Miquel silvestre

Como escritor de libros de viajes y [protagonista de una serie televisiva de aventuras en moto](#) por África, Asia o Sudamérica me han entrevistado cientos de veces en los más diversos medios. Siempre hay dos preguntas que se repiten: Cuándo ha sido el momento de mayor peligro y si he visto mi vida en riesgo. Cuando me preguntan esto sé que el interlocutor está esperando oír un trepidante relato de bandidos o terroristas, una especie de película de acción con malos de opereta en la que el héroe sale ileso y victorioso por su coraje o por astucia.

La realidad es mucho más prosaica. Mi vida ha estado en peligro muchas veces. De hecho, lo está cada día. Viajar en moto por países no occidentales es muy peligroso, pero no por imaginarios villanos sino por [el muy real riesgo del tráfico que padece la mayor parte de la humanidad](#). Bicicletas, peatones y motos somos estorbos que sortear a toda velocidad, sin mirar atrás. Una muerte aplastado por un camión, empotrado contra un coche que adelanta aunque te vea venir de frente o arrojado en una cuneta por un vehículo que te roza sin

importarle tu suerte no es una gran aventura que contar. A ningún periodista le interesa contar eso. No vende.

Es comprensible. El riesgo de la carretera lo tenemos amortizado porque eso es algo “que le pasa a los demás”. Y sinceramente lo creemos mientras crece el temor a ser víctima de un atentado si, por ejemplo, viajamos a Turquía. El fenómeno me asombra porque el tráfico sí es un riesgo cierto estadístico mientras que un atentado lo es mucho menos. Los medios nos alarman con los actos del terrorismo internacional. Ese terror mata a miles de personas al año ([dicen que unas 24.000 en 2015](#)), pero no prestamos oído siquiera a los millones de muertos que deja la circulación al año en todo el mundo. Esa sí una auténtica pandemia que diezma la población de los países en vías de desarrollo. No solo mata mucha gente sino que arroja sobre las maltrechas economías familiares el deber de cuidado de muchísimos inválidos a quienes no protege ningún seguro ni ningún organismo público. El tráfico rodado está llenando el planeta de lápidas en los arcenes y de discapacitados los pueblos.

Las cifras son absolutamente estremecedoras y lo peor es que sobre ellas existe el más absoluto desprecio informativo. Según el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* de la Organización Mundial de la Salud de 2015, al año muere en el mundo casi 1,25 millones de personas en accidentes de tráfico, pero es que quedan gravemente heridas más de 50 millones. El tráfico rodado mata hoy más gente que cualquier guerra y los gastos ocasionados por la siniestralidad vial superan los 500 mil millones de dólares.



Un autobús repleto de pasajeros en Tanzania. M. S.

La pandemia se ceba especialmente con quienes más se mueven, que son las personas en edad de estudiar o trabajar, de 19 a 39 años. Hablamos de la franja poblacional más útil socialmente por su capacidad para formarse y producir. Las bajas que se pierden en esta guerra sorda del tráfico restan capacidad productiva y engrosan inmediatamente el debe de la colectividad. No es solo que los muertos dejen de contribuir a la economía, es que los discapacitados que dejan los accidentes gravan a sus familias. En el caso de los países desarrollados, esos costes son asumidos por instituciones públicas o mutualistas. En los menos pudientes, donde no hay seguros o sus coberturas son insuficientes, todo el peso de la asistencia a las víctimas recae sobre los allegados. La imagen es muy gráfica y la he visto muchas veces: cientos de miles de madres ancianas tienen que cuidar de sus hijos adolescentes, parálíticos por un accidente de tráfico.

Solo en 28 países, según el informe, existen medidas legales comprensibles en cinco factores clave de riesgo: bebida y conducción, exceso de velocidad, cinturones de seguridad obligatorios, casco para las motocicletas y restricciones para los niños como pasajeros. Estas normas que nos parecen lógicas no lo son en el 80% del planeta. He visto que, debido a la pobreza las pequeñas motocicletas son el vehículo familiar más habitual en Asia, donde van hasta cinco o seis pasajeros. Muy frecuente es ver a los padres con dos y tres de sus hijos sobre la moto. Todos sin casco, por supuesto. Se añade la circunstancia de que a las motos no las respeta nadie. Los camiones y automóviles adelantan aunque una moto venga en sentido contrario. Es un vehículo de pobre, y los pobres deben apartarse.



Tres personas, dos de ellas sin casco, en moto por una carretera de India. M. S.

El silencio informativo al respecto es aterrador. Los medios nunca comentan esta tragedia sino como una estadística local con efectos de política interna. [El número de muertos anuales por accidentes de tráfico en España](#) se contempla exclusivamente como una cifra que sirve para valorar la gestión del director general de la cosa. Si hay menos muertos que el año pasado en la Operación Salida, Retorno o Semana Santa, entonces el político se felicita; si hay más, le llueven críticas. Pero el constante goteo de cientos de miles de muertos fuera de España no sale jamás en los medios salvo por alguna llamativa catástrofe especialmente estruendosa por el excesivo número de víctimas en un solo siniestro, como cuando se despeña un autobús en Argentina y mueren 40 de golpe. Pero autobuses llenos se despeñan a diario en todo el mundo sin que nadie se escandalice.

Cuando a mí me preguntan los aspirantes a dar la vuelta al mundo o recorrer África, India o Sudamérica, siempre les aconsejo que viajen en sus propios vehículos, sea en coche o en moto. La realidad es que estarán ahí mucho más seguros que dejando sus vidas en manos de conductores locales a los mandos de vetustos artefactos sin frenos ni mantenimiento adecuado. Esos pintorescos autobuses indios o bolivianos, atestados de gente, conducidos por chóferes agotados que conducen incontables horas por carreteras de montaña de mal firme, sin quitamiedos y asomadas a precipicios, son una auténtica ruleta rusa en la que muchas veces los mochileros se meten sin darse cuenta del riesgo real que están corriendo a tener un accidente y que no haya asistencia sanitaria digna de ese nombre en muchos kilómetros a la redonda.

Que en las cientos de entrevistas que habré hecho para la prensa desde que soy viajero profesional nunca me hayan preguntado por ese peligro objetivo que supone la circulación sino por hipotéticos riesgos criminales de maleantes y terroristas demuestra cómo el periodismo suele poner el foco en la anécdota y no en el problema. El mundo es un lugar mucho más seguro de lo que pinta la televisión, pero sus carreteras son infinitamente más peligrosas de lo que se nos cuenta. Jamás me he visto encañonado por una pistola o amenazado con un arma blanca. La mayoría de la gente ha sido amable conmigo, o al menos de trato correcto. Sin embargo, no ha habido día de viaje sin su sobresalto en la ruta, sin haber visto un accidente, sin haber sentido miedo a ser arrollado. La pregunta de un periodista sagaz ante alguien que asegura haber cruzado cien países en moto debería ser: ¿cómo diablos has sobrevivido a la guerra de las carreteras del planeta que deja un millón y medio de muertos al año?.