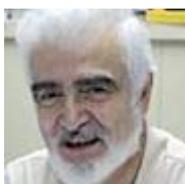




Seguridad y tutela judicial efectiva



Alfonso J. Vázquez Vaamonde

Dudo que los actuales jueces, hijos del mundo tecnológicamente más desarrollado que el de sus padres **entiendan bien el concepto actual de seguridad**. Es muy grave dada la realidad jurídica que vivimos. La pomposa Tutela Judicial Efectiva es Judicial, pero algunos no vemos que haya Tutela y menos que sea Efectiva. Vemos un retroceso no a las épocas previas a los códigos napoleónicos, un renacimiento del derecho conquistado al promulgar las doce Tablas, sino al previo a la promulgación de las misas Tablas.

La justicia descansaba en la “**justicia**” del juez justo; por no serlo tantas veces, siempre han existido jueces corruptos al servicio de los poderes fácticos, la plebe exigió y logró el derecho a la “**dura lex sed lex**”; eso acoto algo su injusticia. Hoy vemos su deterioro con una ley llena de “**conceptos jurídicos indeterminados**”, reales “**patentes de curso judicial**” para los jueces que nunca serán declarados piratas cuando prevariquen si con ello favorecen al gobierno que las expide, aunque la prevaricación sea ostentosa. Y cito una vez más al TC que inadmitido mi recurso de amparo: “**la violación del art. 14 CE78 no tiene interés constitucional**”; y no presumo de ser la única víctima de esta objetiva prevaricación que contó con la del MF que se negó a recurrirla; somos muchos.

Hoy es día de reflexión política previo al voto que emitiré mañana; incontenible, nadie controla su subconsciente surge esta reflexión jurídica al leer que el MF ya no imputa como responsable del múltiple homicidio de Angrois al responsable de la **falta de la obligada seguridad técnica** del transporte ferroviario Madrid-A Coruña. Se alinea así, pese a su legal independencia, ¿la misma que la de los jueces?, con otro colectivo, el de los Abogados del Estado que sigue empeñado en confundir su trabajo, la defensa del Estado, el que lo formamos Vd. y yo, con la defensa del Gobierno que practican.

Los diputados a los que mañana nombraremos electores elegirán al Presidente del Gobierno, no nosotros. A ese Presidente del Gobierno, elegido **de modo democrático indirecto** se le reconoce el derecho de elegir a” sus” ministros, **de modo democrático aún más indirecto**, cuya obligación es mejorar “nuestra calidad de vida”. En eso consiste nuestro magro derecho democrático; se reduce a poder repetir tan indirecto nombramiento dentro de cuatro años mientras se nos sigue negando la elección directa del Jefe del Estado

De niño, TODA la seguridad del tráfico ferroviario, TODA significa TODA, la tenía el maquinista. Tenía que conocer los riesgos de la línea y acomodar la velocidad a ellos; tenía que silbar antes de las curvas convexas donde estaba una señal con una S para aviso acústico de viandantes que podían cruzar las vías en la estación o por cualquier otro lugar o de otros trenes que por error pudieran circular por la misma vía. A los niños se nos decía que antes de cruzar las vías pusiéramos la oreja sobre el carril para saber si venía algún tren de mercancías a la loca velocidad de 40 km/h o algo así, que los de pasajeros todos sabíamos a qué hora pasaban. Mi primer gran viaje en el exprés Orense-Madrid a mediados de los cincuenta duró ya sólo dieciséis horas y el de Orense a Santiago ya sólo tres horas. En 1950 sólo el Talgo alcanzaba en algunas rectas 120 km/h.

Con el AVE todo cambió y no sólo por la velocidad. A 300 km/h, i. e., 83,3 m/s, la seguridad desborda al maquinista. La velocidad máxima de tráfico en una carretera es de 90 km/h = 25 m/s y en autovía 120 = 33,3 m/s para vehículos con un máximo de 3.500 kg. Disminuye a 100 km/ para autobuses. El AVE va a 300 km/h máxime en una curva, no frena como nuestro coche particular, un coche pequeño que puede zizag. Un tren si reduce la velocidad en una curva, varios vagones con personas, miles de toneladas de 300 km/h a 80 km/h es como un látigo: descarrila; ¿qué niño ignora eso?

La frecuencia de parpadeo normal es quince veces por minuto; su duración oscila entre una y cuatro décimas de segundo, pero el tiempo de reacción oscila entre medio y un segundo; el tren habrá recorrido ya más de ochenta y tres metros. El conductor de un tren tiene que repartir su atención a varios indicadores que tiene que controlar; su tiempo de percepción en cada caso exige varios segundos. Si sólo tardara tres en ver todos es una “distracción inevitable de tres segundos” en cada uno de los que tiene que atender, eso significa un cuarto de kilómetro recorrido.

Una llamada telefónica es de prioritaria y urgente atención; quien llama no pueda esperar los pocos minutos, quizá segundos que tardaría en llegar a Santiago para poder hablar con el maquinista del tren, ya parado. El trazado Orense-Santiago impide distraer al maquinista; es un trazado peligroso con más de catorce curvas en poco más de ochenta kilómetros;

más de una decena tienen menos de cuatrocientos metros de radio y tiene treinta y un túneles y treinta y ocho viaductos.

La orden de 12.03.1976 para tráfico en carretera dice “en cualquier caso, se procurará que la diferencia de velocidades de proyecto entre dos tramos contiguos **no sea superior a veinte kilómetros por hora** (20 km/h.). No obstante, si en dos tramos consecutivos se diera este caso, se intercalarán los tramos necesarios de longitud no inferior a cinco kilómetros (5 km.) para efectuar la transición” (art. 4.1). **Los radios mínimos normal y absoluto** en función de la velocidad de diseño (art. 5.2 1) son a 140 km/h 1.200 y 1000 m; a 120 km/h 900 y 650 m; a 100 km/h a 600 y 450 m y 80 km/h 400 y 250 metros. La curva de Angrois se dice que tiene cuatrocientos veinte metros de radio, pero al parecer sigue sin medirse; sin que se sepa por qué.

La seguridad a esa velocidad no puede descansar en el conductor; tiene que ser automática y doble, externa e interna al vehículo. La externa no existía pese a las numerosas reclamaciones de los maquinistas; la interna tampoco. Bastaba una mínima seguridad de mínimo coste; un simple teléfono portátil permite controlar al segundo el punto de la línea donde está circulando un tren y, como un despertador, hacer sonar un timbre algunos segundos antes de llegar al punto donde el maquinista debe reducir su velocidad. Mejor aún, con un coste ridículo podría reducirla automáticamente si el maquinista no la ha reducido, p, ej., porque ha estornudado, lo que implica que durante esos pocos segundos del estornudo puede haber recorrido más de medio kilómetro de modo incontrolado. El coste de esa mínima seguridad, la del teléfono avisador, vale “nada”; aun dos teléfonos móviles, no fuera uno a quedarse sin batería, sería “nada”. Que ni eso se hubiera hecho ¿es responsabilidad del maquinista? El conductor es una víctima más del accidente laboral provocado por la falta de seguridad de la empresa en los equipos que manejaba de cuyo riesgo se la habían informado y ella había hecho caso omiso.

¿Tutela Judicial efectiva? ¡Venga ya! No la recibe de los Abogados del Estado, que son los acusadores, ni del Ministerio Fiscal, que también lo acusa.

De “el Pepiño” y de “la Pastor” paso. Hace falta ser indecente para reprocharle, “él ha confesado su culpa”, cuando fue la sincera manifestación del inocente que se siente culpable por su participación material en el homicidio organizado por todos los corruptos que ni han sido imputados.

No creo que se atrevan a condenarlo; merece una indemnización millonaria. Pero el precedente de la inadmisibile condena al capitán del Prestige, sobrevuela cual buitres.

Abogado. - Doctor Química Industrial. - Ex-secretario 1º Ateneo de Madrid.
- Secretario General “Centro de Estudios Ateneos”