

Teoría de la evolución del accidente. Valoración y análisis desde una perspectiva jurídica

Juan José Álamo Morante

Cabo 1º de la Guardia Civil de Atestados (Subsector de Granada)

Licenciado en Derecho. Master en investigación y reconstrucción de accidentes de tráfico

Teoría de la evolución
del accidente

1. Teoría de la Evolución del Accidente. Introducción

La Teoría de la Evolución del Accidente, es un modelo en el que se valoran aspectos de naturaleza psicológica (por lo tanto desde el punto de vista del conductor) que posteriormente se utilizan para reconstruir los hechos desde una perspectiva espacio-tiempo. Con ello podemos conseguir avanzar sobre una primera determinación de las causas que pudieron tener incidencia en el accidente, siendo por lo tanto fundamental como factor indiciario para posteriormente dirigir la investigación hacia un sector determinado con el fin de corroborar la apreciación inicial. Pongamos un ejemplo: Si en el desarrollo del accidente observamos un distanciamiento entre los puntos de percepción posible y de percepción real, podemos sin lugar a dudas, afirmar que se ha producido en el conductor analizado un fenómeno derivado de la aparición de una deficiencia en la percepción y por lo tanto, con ese primer dato valorativo, podremos centrarnos en nuestra investigación sobre los aspectos o factores somáticos o psíquicos del citado conductor.

Pero, la teoría de la evolución del accidente no puede dar explicaciones por sí misma al completo desarrollo de los hechos sin que sea posteriormente complementada por una investigación concreta sobre los factores que han incidido en que un determinado incidente de tráfico evolucione primeramente para convertirse en un conflicto de tráfico y finalmente se traduzca en un accidente. Debe por lo tanto utilizarse en su justa medida sin pretender buscar en ella un remedio milagroso para explicar todos los fenómenos que rodean al accidente de circulación.

Evidentemente, como hemos afirmado anteriormente, el modelo que estamos analizando intenta definir las situaciones previas al accidente para poder afirmar si un determinado conductor pudo obrar de forma diferente a como lo hizo y sobre todo si tuvo tiempo para hacerlo o no. Por lo tanto, con independencia de quien haya sido el conductor que haya originado el incidente de tráfico con la creación de una situación anómala en la circulación, debe aplicarse a todas las unidades de tráfico al objeto de valorar si dicha situación pudo



o no ser evitada por el resto de conductores. El accidente de circulación es un fenómeno complejo en el que no es todo blanco o negro sino que en innumerables ocasiones son diversos factores, imputables no solo a un conductor los que inciden en el posterior desarrollo del hecho lesivo.

Lo que pretendo con estas páginas, modestamente, es intentar aclarar las repercusiones que, de la correcta valoración de las distintas fases de la teoría de la evolución del accidente se pueden extraer y sus posteriores consecuencias jurídicas, especialmente desde una perspectiva del Derecho Penal.

Si algo caracteriza el accidente de circulación es la conducta imprudente, es decir, la falta al deber objetivo de cuidado puesto que cualquier conducta que incurra en dolo, aún en el caso de dolo eventual ya no puede considerarse accidente de circulación.

A estos efectos recordar, por ejemplo, que la Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de noviembre de 2005, que considera concurso ideal entre homicidio doloso del artículo 138 y la conducción temeraria del artículo 384 para aquellas conductas en las que se evidencia un claro desprecio a la vida de los demás, ocasionándose además la muerte de una persona.

Por lo tanto, la falta al deber objetivo de cuidado será deducible implícitamente de la reconstrucción analítica de las distintas fases de la evolución del accidente y por lo tanto, su evidencia será un arma de considerable importancia para el jurista que pueda obtenerla.

2. Teoría de la Evolución del Accidente. Desarrollo

La Teoría de la Evolución del Accidente parte, como he indicado anteriormente, desde las fases previas al mismo y posteriormente analiza las posibilidades de reacción y evasión de cada uno de los conductores implicados. Por lo tanto, para comenzar nuestro desarrollo, deberemos introducir varios conceptos:

El *incidente de tráfico* es la situación en la que se produce una situación anómala de convergencia de trayectorias y que por lo tanto se puede traducir en un conflicto si no se realiza una maniobra evasiva por parte de los conductores.

El *conflicto es leve* cuando el riesgo de conflicto es obvio. Los tiempos de reacción y decisión se acortan, con lo que también la posibilidad de acción o maniobra evasiva. En este momento el accidente es evitable en completas condiciones de seguridad para todos los conductores implicados.

El *conflicto grave o cuasi-accidente*, implica la realización de una maniobra brusca y repentina para evitar el accidente.

El *accidente de circulación* se produce cuando la situación ha sido inevitable al menos para uno de los conductores.

Por lo tanto, si observamos atentamente los conceptos anteriormente descritos, podemos deducir que es la circunstancia anómala en la circulación, origen del incidente la que debe dar origen a la reconstrucción analítica, comenzándose por lo tanto la reconstrucción de los hechos desde ese momento.

2.1. Punto de percepción posible

Dicho punto o fase es una construcción teórica extrapolada al momento en el que un conductor normal, atento a la conducción, hubiese podido percibir por primera vez la circunstancia anómala en la circulación, es decir, el momento en el que el incidente pudiera haber sido observado por una persona media, atenta a los hechos del tráfico.

En este sentido habremos de tener en cuenta las características de la vía, el trazado, la existencia de obstáculos visuales, tanto permanentes como circunstancias y todas aquellas circunstancias objetivas que determinan el alcance visual, como por ejemplo la conducción en horas nocturnas.

Por lo tanto, la aproximación al Punto de Percepción Posible es esencial para la correcta reconstrucción de los hechos. Para ello, también nos podremos valer de las declaraciones de los testigos, de los usuarios de los vehículos implicados e incluso también de las versiones que aporten los conductores.

2.2. Punto de percepción real

El Punto de Percepción Real es aquel momento espacio-tiempo en el que el conductor implicado en los hechos se percata del incidente de tráfico, es decir, de la circunstancia anómala creadora de

la situación de riesgo. Para su determinación es importante realizar un análisis retrospectivo desde el punto de conflicto. Me explico: Si tenemos ubicado el punto de conflicto por datos objetivos (arañazos, raspaduras, surcos, hendiduras, inflexión de huellas, etc...) y anteriormente existe alguna circunstancia que denote la realización de una maniobra evasiva, podremos establecer que el conductor ha sido consciente de la posibilidad del accidente puesto que lo ha intentado evitar. En dicha situación podremos establecer el punto de Percepción Real ubicándolo con antelación al inicio de la maniobra evasiva (frenada, cambio de dirección, etc...). El problema será determinar o aproximarse a dicho punto. Para ello debemos tener en cuenta que el tiempo de reacción para un conductor normal oscila entre 1 y 2 segundos y que el tiempo de respuesta del vehículo oscila en torno a 0,25 segundos. Por lo tanto, desde el inicio de la maniobra evasiva podremos situar el punto de percepción real multiplicando el tiempo resultante del tiempo de reacción sumado al tiempo de decisión por la velocidad pre-colisión del vehículo.

2.3. Punto de decisión

Consideramos tal punto como aquel en el que el conductor, consciente del incidente de tráfico, y transcurrido el tiempo de reacción, inicia la realización de una maniobra evasiva. Para ello nos iremos al Punto de Percepción Real y agregaremos al mismo el espacio recorrido durante el tiempo de respuesta del vehículo. Para ello multiplicaremos la velocidad por el 0,25 segundos.

2.4. Punto clave

El Punto Clave es aquel en el que el accidente resulta inevitable dadas las trayectorias y velocidades de los vehículos.

2.5. Punto de conflicto

El punto de Conflicto es aquel en el que se produce la interacción de los vehículos, el atropello al peatón, la salida de vía o el vuelco del vehículo. Su ubicación podrá ser definida por elementos objetivos o por manifestaciones. Lo normal es que existan arañazos, cambios de dirección en huellas, etc. En cambio, cuando investigamos atropellos, debemos centrarnos en el estudio de la biocinemática lesional para poder aproximarnos al citado punto si no existen otros elementos más fiables.

3. Reconstrucción del accidente desde el análisis de la Teoría de la Evolución del Accidente (perspectiva analítica). Repercusiones jurídicas

Si observamos atentamente la explicación de las distintas fases del accidente que nos pueda ocupar, podremos extraer una serie de conclusiones que posteriormente podremos utilizar a la hora de valorar la responsabilidad civil y/o penal de un determinado conductor.

1. El distanciamiento entre los Puntos de Percepción Posible y de Percepción Real es un indicador de la existencia de una Deficiencia en la Percepción por parte del conductor analizado. Si una persona normal atenta a la conducción es capaz de percibir un incidente con anterioridad al conductor analizado, podremos afirmar que éste no guarda la atención correcta a la circulación y por ello, que falta al deber objetivo de cuidado exigible a una persona media.
2. Por el contrario, si el punto clave se encuentra con anterioridad al punto de decisión o de percepción posible, podremos afirmar que el conductor en cuestión no ha podido evitar el accidente. Claro está, existen ocasiones en los que la inexistencia de maniobra evasiva denota una deficiente percepción, por ello deberemos aproximarnos al punto de percepción posible.
3. Si de la reconstrucción extraemos como consecuencia la circulación a una determinada velocidad, superior a la específica o genérica de la vía, deberemos realizar la reconstrucción utilizando la velocidad máxima permitida. Si los puntos de Percepción y Decisión utilizando esa velocidad se sitúan con anterioridad al punto clave (considerando también claro, la distancia recorrida por el vehículo en la evasión), podremos afirmar que la velocidad ha sido un factor decisivo en la ocurrencia del accidente puesto que de haberse circulado a una velocidad inferior a la reglamentaria se podría haber evitado el accidente. La infracción de dicha exigencia de circulación a una determinada velocidad sería la que denotaría la existencia de una conducta



imprudente, puesto que se darían los dos elementos estructurales que el Tribunal Supremo indica como concurrentes en la imprudencia que da origen al accidente de circulación. Un primer elemento psicológico o intelectual que depende de la posibilidad que tenga el conductor para conocer primero y evitar en segundo lugar el peligro o la situación que es susceptible de originar un resultado lesivo y un elemento normativo externo constituido por la infracción de la norma o regla de carácter obligatorio.

En cambio, si utilizando la velocidad máxima obtenemos que el punto clave se encuentra con antelación al punto de Decisión y evasión, podremos afirmar que la velocidad en este caso no determina la evitabilidad del accidente aunque en cambio si aumenta la energía cinética de los vehículos incidiendo con ello en la gravedad de las lesiones. Pero lo que si podremos afirmar es que se hubiese producido el accidente aunque el conductor hubiese circulado a la velocidad máxima permitida.

4. Cuando hablamos de cambios de dirección, adelantamientos, etc..., deberemos analizar si la situación generada por el conductor que realiza la acción que inicialmente pudiera ser considerada incorrecta pudo haber sido evitada por el resto de los conductores. Para ello, volveremos a realizar la reconstrucción analítica.

A pesar de todo lo que hemos comentado anteriormente y como he apuntado al inicio de estas palabras, la T.E.A. no es suficiente para determinar por si misma las causas de un accidente de circulación. A partir de los indicios que se evidencian en reconstrucción analítica, correcta y minuciosamente realizada, un buen investigador debe profundizar en su estudio para lograr una aproximación, no solo, a lo que pudo haberse evitado o no sino a explicar lo que realmente ocurrió.

Si existe un distanciamiento entre los puntos de percepción posible y de percepción real, ya he indicado que podemos afirmar la existencia de una deficiente percepción, pero si no profundizamos en el factor "conductor" no lograremos dar con las causas del accidente. ¿Qué importancia tiene por lo tanto la T.E.A. para la investigación?. La respuesta es realmente sencilla: nos permite dirigir dicha investigación hacia el factor humano, vehículo o vía según los casos. Si existe la situación descrita en el presente párrafo, es decir, una deficiencia en la percepción deberemos delimitar aún más la causa que la origina si queremos incidir en la determinación de la causa exacta, si ello es posible, analizando los factores somáticos o psíquicos del conductor o incluso la existencia de alguna enfermedad, la aparición del algún fenómeno de polarización afectiva, o cualquier otro factor de análogas características.

Como conclusión y si bien la T.E.A, es un arma importante para la investigación del accidente de tráfico, no es suficiente para determinar por sí misma una causa. En cambio, para el Juzgador, puede ser un instrumento eficaz ya que con ella se puede lograr dar explicación en muchos casos a los requisitos exigidos para que exista una conducta imprudente.

