



Marcos A. Vázquez Zaldívar
Analista en Prevención de la Criminalidad, Especialista en Seguridad Vial y Transportes
markvazquez@live.com

SUICIDIO VIAL

ROAD SUICIDE

PALABRAS CLAVE / KEY WORDS

Criminología vial / Seguridad vial / Siniestro vial / Suicidio vial.

Road Criminology / Road safety / Road sinister / Road suicide.

RESUMEN / ABSTRACT

El desarrollo y la evolución de los procesos psicosociales han propiciado distintos cambios de los patrones de referencia en la seguridad vial, relacionados con la utilización del vehículo como elemento tendencial a la hora de acometer diversas actividades antisociales. El presente trabajo trata de aportar un acercamiento a la problemática del suicidio y la relación directa con la siniestralidad vial, las dos principales causas de muerte no natural en España.

The development and evolution of psychosocial processes have led to different changes in the reference patterns in road safety, related to the use of the vehicle as a trend element when undertaking various antisocial activities. This work seeks to bring an approach to the problem of suicide and the direct relationship with road sinisterity, the two main causes of unnatural death in Spain.



INTRODUCCIÓN

Las cifras de suicidio en nuestro país plantean una realidad bien distinta a la percepción de la sociedad en general. Si bien, parece que existe un pacto tácito de ocultar una realidad global, tanto por omitir el volumen de víctimas directas e indirectas, como por la ausencia de planteamiento pedagógico y asistencial a las mismas, circunstancia que es absolutamente dicotómica con otras víctimas de distinta etiología.

Desde un concepto contemporáneo sobre el acto autolítico podemos denominar suicidio, como el acto de cercenar la existencia propia de manera voluntaria, como desarrollan Gutiérrez, Contreras y Orozco (2006), en el que interviene un proceso evolutivo en el que infieren distintos elementos y en diferentes grados de intensidad.

Por otra parte, la siniestralidad vial muestra una significación diferente, en cuanto al tratamiento mediático, si bien el tratamiento transversal de la problemática parece que es abordado, únicamente, desde la perspectiva del aumento del punitivismo, como medida unilateral de la Política Criminal de la Administración, omitiendo medidas de pedagogía y formación complementarias a dichas medidas tan radicales.

El propio concepto de accidente genera cierta controversia, toda vez que un importante número de autores, especializados en la presente área de conocimiento y estudio, se decantan por la terminología de si-

niestro vial (González y Carreras, 2014) cuya nueva redefinición representa la concordancia adecuada para atender a las víctimas de los siniestros viales, otrora las grandes olvidadas, propiciando una correcta atención, en primer término, y continuando por la adecuación de la propia definición del concepto que las redefine en la sociedad.

Ante la dificultad que establece la correcta identificación de esta tipología vial, toda vez que la etiología que desencadena el acto autolítico es abiertamente multifactorial, se tratará de ofrecer una visión concreta sobre la dificultad a la hora de poder otorgar prioridad a los diversos factores, desde el policial, sobre la verdadera etiología y factores precipitantes del acto suicida, donde solamente existe el nexo de unión de la utilización de un vehículo a motor, como arma o herramienta criminógena.

ASPECTOS TEÓRICOS. PROBLEMÁTICA

Partiendo de los preceptos que desarrolla Wikström (2014) en la teoría de la acción situacional, los individuos generan actos antisociales condicionados por el entorno con el que directamente se interactúa, donde se hace una valoración sostenida de la viabilidad de dicha decisión, en base a elementos psicosociales, culturales, morales y económicos.

Si bien las normas morales infieren un elemento decisivo fundamental, las alternativas que se le ofrecen en un contex-





to espacio-tiempo concreto forman una simbiosis directamente relacionada con las exigencias y expectativas, donde el precitado autor destaca que las necesidades momentáneas condicionan de manera fundamental el criterio, muy por encima de procesos cognitivos más elaborados y, especialmente, en escenarios cohabitantes de estrés y presión social.

Los escenarios que abarcan los desplazamientos en vehículos particulares, desde el punto de vista de la génesis del suicidio vial, propician que se profile como un claro elemento tendencial a la hora de abordar con éxito enmascarar su propia muerte, bajo el auspicio de un supuesto siniestro vial fortuito.

Así autores de referencia como McDonald (1965) y Selzer y Payne (1992) desarrollaron una teoría sobre las propiedades que el vehículo a motor posee a la hora de enmascarar la conducta autolítica, basándose en la eliminación de la carga de estigmatización social, que pudiera derivar hacia los descendientes de la propia víctima.

Por su parte Peck y Warner (1995), en la misma línea argumental, sugieren que existe una tendencia en la búsqueda de los objetivos suicidas, en los usuarios inmersos en siniestros viales, pero no son detectados y catalogados como tales por diversas circunstancias, entrando de esta manera en la cifra negra estadística de esta catalogación vial.

Según las cifras aportadas, en diversos estudios, por los auto-

res Schmidt, Schaffer, Zlotowitz y Fisher (1997), muestran que los siniestros viales tienen una inferencia relacionada con la etiología suicida que oscilan entre el 1.6 % y el 5 %, aportando una serie de pruebas indiciarias para su catalogación, como la única concurrencia de un solo vehículo-víctima en el siniestro vial, circunstancia que, tras una sucinta investigación, podría aumentar notoriamente.

Haciendo referencia, en primer lugar, a la propia relación directa con el suicidio y los condicionantes personales intrínsecos a la precitada decisión, la casuística recopilada al efecto por Domínguez, Sánchez y Sánchez (2007) a través de la valoración empírica y de casos investigados por las fuerzas y cuerpos de seguridad (en adelante FCS), podemos encontrar un nexo común, en un notable número de casos, en la motivación económica.

Suicidio y siniestro vial

La decisión de adoptar una conducta autolítica, como se ha precitado, es un proceso multifactorial, de índole tanto endógena, como exógena y, en cierta medida, se debe a condicionantes específicos de cada individuo.

A la hora de aportar una etiología explícita, nos encontramos con una cantidad ingente de factores y variables (Ruiz y Labry, 2006), multicausales y muy heterodoxos, siendo prototípicos dependiendo de cada rango de edad, que podamos inferir en el estudio y de la incidencia específica asociada a cada etapa



vital, su problemática, factores sociales de presión social, afectiva, laboral, etc.

Como ya se ha comentado con anterioridad, determinados procesos de tensión laboral y el ritmo de vida estresante provocan estados de depresión y ansiedad, asociadas a patologías como el “Síndrome de *Burnout*” (Álvarez y Fernández, 1991) o también denominado de desgaste profesional que infieren, dentro de su sintomatología asociada, ideaciones suicidas dentro de la respuesta emocional y actitudinal relativa a dichos estados.

La relevancia de los factores (Martín Pérez, 2016) que coadyuvan a adoptar la decisión vienen derivados de situaciones relacionadas con experiencias vitales de gran intensidad, de variables de muy diversa etiología y como consecuencia de procesos cognitivos donde la rumiación y situaciones estresantes hacen posible que ciertos individuos materialicen los procesos de suicidio, de tal manera que sean “enmascarados” mediante imprudencias graves, falta de atención o falta de pericia por parte del propio conductor.

Si tenemos en cuenta las cifras aportadas por la Dirección General de Tráfico desde 2010 a 2018 (en adelante DGT), sobre las principales cifras de la siniestralidad vial en España, muestran que los principales factores concurrentes expuestos por parte del Ministerio del Interior, a saber, conducción distraída o desatenta, velocidad inadecuada, conducir bajo la influencia

de alcohol o drogas de abuso o psicofármacos, cansancio o sueño, no respetar prioridad, irrupción de peatón, conducción negligente, inexperiencia del conductor y conducción temeraria, pueden ser todas ellas fácilmente simuladas y, por el contrario, difícilmente identificables sus causas primigenias, en tal caso de ideación y proceso suicida.

Así, los estudios empíricos de Domínguez, Sánchez y Sánchez (2007), al efecto, afirman que, en la diversa metodología utilizada por los conductores para realizar las conductas suicidas, se precisa de especial pericia de los agentes encargados, para la indagación del esclarecimiento de los hechos.

Cómo detectar la correcta etiología

La dificultad en el esclarecimiento de las verdaderas causas de los siniestros viales se encuentra directamente relacionado con varios factores limitantes.

En primer lugar, la premura en la respuesta de los miembros de las FCS a la hora de acometer las pesquisas, a través de los correspondientes informes técnicos requeridos por la instancia judicial, donde con ocasión de decesos en los siniestros viales deben acometer con diligencia, precisando en no pocos casos de un mayor tiempo para su elaboración y correcto análisis.

En segundo lugar, la falta de elementos de juicio, protocolos estandarizados para descartar determinadas casuísticas, donde elementos ciertamente complejos deben ser dirimidos sin

La decisión de adoptar una conducta autolítica es un proceso multifactorial, de índole, tanto endógena, como exógena y, en cierta medida, se debe a condicionantes específicos de cada individuo.



una información completa, coadyuvados por la falta de personal especializado dentro de las plantillas de atestados e informes dentro de los diferentes cuerpos de las FCS.

Sumado a todo ello la escasa información sobre esta tipología y los riesgos y problemática que genera en la sociedad, con una repercusión económica notable en diferentes espectros, tanto en el despliegue de los recursos materiales y humanos que intervienen en los siniestros viales, así como la repercusión directa de las cantidades económicas por los daños ocasionados y devengos que procedería satisfacer por las diferentes entidades aseguradoras.

De especial relevancia, atendiendo a los procesos de criminodinámica orquestados al efecto, se puede citar los procesos imitativos a la hora de acometer los procesos autolíticos, en todos los rangos de edad aportados en los estudios de Pérez Camarero (2009), estimando alrededor del 5 % del conjunto de la estadística de la siniestralidad vial.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Para un adecuado y correcto esclarecimiento de los hechos consumados, se pueden aportar determinados conceptos y estrategias que habilitarían una mayor y mejor identificación de las mencionadas simulaciones.

De esta manera, tomando los métodos elegidos, ya sea por precipitación o colisión frontal hacia otros vehículos que circu-

lan en sentido contrario, especialmente en aquellos emplazamientos donde se carece de barrera de seguridad metálica y que propicie la colisión con mayor virulencia, pueden ser uno de los primeros indicios a valorar.



Los siniestros con un único usuario, bajo situaciones como distracciones a la conducción, somnolencia o cansancio, pueden desvirtuar la correcta etiología, siendo todos ellos causas y elementos suficientes para realizar un mayor análisis del siniestro.

No cabe duda de que la implementación de protocolos en el estudio de los factores precipitantes enfocados a esclarecer dichos decesos, en relación a la responsabilidad del conductor y dilucidar toda serie de información y causas que motivaron la ejecución de dicha acción, pudieran ser mejoradas a través del análisis del comportamiento del conductor finado, como el denominado "autopsia psicológica" (Gómez, 2016), complementados con una captación de información personal, social y financiera que abarcara el mayor espectro de análisis de información.



La decisión de adoptar una conducta autolítica es un proceso que implementa una cantidad ingente de factores, tanto endógenos, como exógenos y, en cierta medida, se debe a una serie de condiciones muy particulares y específicas a cada individuo, de incidencia específica asociada a cada etapa vital, su problemática, factores sociales de presión social, afectiva, laboral, etc., donde la precitada simulación de las verdaderas intenciones establece patrones para evitar la estigmatización social, especialmente de su círculo afectivo, circunstancia que es aprovechada, de idéntica

manera, como mecanismo de defensa de su estatus social y de su integridad moral.

La adecuada investigación de cada uno de los factores que han provocado o motivado la consumación de los ilícitos penales infiere en la Criminología, en general y en la Criminología Vial en nuestro caso de estudio en particular, uno de los principales puntos de investigación, debiendo atesorar la mayor y mejor información de los hechos y unos protocolos estandarizados para una correcta y más detallada adecuación jurídico-administrativa. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Gallego, E. & Fernández Ríos, L. (1991). "El Síndrome de "Burnout" o el desgaste profesional". *Revista de la asociación española de neuropsiquiatría*, 11(39), págs. 257-265.
- Dirección General del Tráfico (2018). *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2017*. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Edición Provisional, 1-179.
- Gómez Segura, J. (2016). El uso de la autopsia psicológica para la comprensión y el esclarecimiento de muertes violentas. *Cuadernos de crisis y emergencias*, 15, págs. 1-11.
- González, J.M. & Carreras Espallardo, J.A. *Criminología vial. un nuevo enfoque multidisciplinar de la seguridad vial* (2014). Observatorio crimivial: <http://observatoriocrimivial.com/>
- Gutiérrez García, A.G., Contreras, C.M. & Orozco Rodríguez, R.C. (2006). El suicidio, conceptos actuales. *Salud mental*, 29(5), págs. 66-74.
- Martín Pérez, V. (2016). Conducta suicida. Protocolo de intervención. *International Journal of developmental and educational psychology. revista infad de psicología*, 2(1), 233-250.
- McDonald, J.M (1965). Deliberate death on the highways. Police (March-April). *Reprint by The Traffic Institute*, Northwestern University.
- Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática (2020). Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/11/10/970>
- Ministerio de Presidencia (2019). Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/eli/es/lo/2019/03/01/2>
- Peck, D. L., y Warner, K. (1995). Accident or suicide? single-vehicle car accidents and the intent hypothesis. *Adolescence*, 30(118), págs. 463.
- Pérez Camarero, S. (2009). El suicidio adolescente y juvenil en España. *Revista de estudios de juventud*, 84, págs. 126-142.
- Ruiz Pérez, I. & de Labry-Lima, a. o. (2006). El suicidio en la España de hoy. *Gaceta sanitaria*, 20, págs. 25-31.
- Schmidt, jr. C. W., Schaffer, J. W., Zlotowitz, H. I. & Fisher, R. S. (1997). Suicide by vehicular crash". *American journal of psychiatry* 134, págs. 175-178.
- Selzer, M. L., & Payne, C. E. (1992). Automobile accidents, suicide, and unconscious motivation. *American Journal of Psychiatry*, 119, págs. 237-240.
- Wikström, P. O. H. (2014). Por qué ocurre el crimen: Una teoría de la acción situacional. *Sociología analítica: Acciones y redes*, 74-94. John Wiley & Sons, Ltd.