

## **El progreso, la velocidad y los accidentes. Sobre la indiferencia moral a propósito de las víctimas de la carretera**

Reyes Mate

1. Según la Organización Mundial de la Salud mueren cada año en las carreteras de todo el mundo en torno al millón trescientas mil personas, un número superior a los fallecidos en las guerras o actos criminales. En la franja de edad que va de los 4 a los 44, los accidentes de circulación constituyen una de las tres primeras causas de muerte. Según el citado estudio, el número de víctimas es mayor en los países pobres que en los ricos. Y llama también la atención que la mitad de los fallecidos sean peatones, ciclistas y motoristas. A estas cifras, referidas a fallecidos, habría que sumar la de los heridos, entre 20 y 50 millones anuales, lo que supone una importante carga para los sistemas de salud pública. Entre las causas de la accidentalidad laboral están la velocidad, en primer término, seguida de la falta de seguridad en las infraestructuras y el consumo excesivo de alcohol. Aunque en países como España el descenso de víctimas viales es espectacular en los últimos años (también era llamativa la siniestralidad anterior, comparada con los países vecinos), los expertos advierten que en el año 2030 los accidentes de carretera se convertirán en la quinta causa de muerte en el mundo, mientras que en el año 2004 ocupaba el décimo lugar. Esto quiere decir que la batalla ni está ganada ni en camino de serlo. Es hora de preguntarnos si basta con las medidas tradicionales –leyes severas y que se cumplan, mejora de las carreteras, educación vial, control del consumo de alcohol etc- o hay que hacer algo más. En las líneas que siguen me permito señalar nuevas dimensiones de la accidentalidad vial que exigen otro tipo de decisiones, en absoluto incompatibles con las ya mencionadas. Son, es verdad, medidas de otro tipo porque afectan a complicidades culturales con la siniestralidad vial que están profundamente arraigadas en el hombre moderno.

Pese a la magnitud de las cifras, lo que llama la atención –y lo que sirve de punto de partida a estas reflexiones- es el abismo emocional que separa a las víctimas de la carretera de las del terrorismo. Por supuesto que preocupan las primeras. No hay más que ver el ahínco con el que la Dirección General de Tráfico propone estrategias para reducir los accidentes, o constatar el lugar que la siniestralidad vial va ganando en la información periodística. Pero, nada tiene que ver la convulsión que provocan unas víctimas y otras, a pesar de que las del terrorismo se cuentan con los dedos de una mano y las segundas por miles. Cada

asesinato etarra provoca una sonora indignación moral contra la violencia terrorista, acompañadas de contundentes declaraciones condenatorias por parte de líderes políticos, sindicales, empresariales y eclesiales. Lo que hay en el segundo caso es una fría información pública y un intenso dolor privado por la pérdida del ser querido. Con razón se quejan las asociaciones de víctimas de la carretera de que los accidentes de tráfico no figuren entre las grandes preocupaciones de los españoles<sup>1</sup>.

Si nos permitimos hacer esa comparación es porque en ambos casos hablamos de víctimas, es decir, presuponemos que hay seres inocentes objeto de una violencia injusta, de ahí la pregunta: ¿por qué unas importan tanto y otras tan poco?.

Asumamos desde el principio la complejidad del asunto: tenemos que explicar el concepto de víctimas de la carretera acercándonos al terror (que es donde ha madurado preferentemente el concepto de víctima), pero siendo consciente de que son mundos diferentes.

## 2. ¿Cual es lo común y la diferencia?

Son víctimas porque en un caso y otro sufren una violencia que no se han merecido: caso del peatón arrollado por un coche en un paso de cebra o el caso de un coche alcanzado por otro distraído o el de un acompañante que va en un coche conducido por un irresponsable. En todos estos casos alguien sufre una violencia inmerecida.

Esto significa entonces que no todo el que muere en la carretera es víctima: no lo es quien sea declarado culpable. La casuística es inabarcable, pero podemos hacer una distinción formal entre quien causa culpablemente un accidente y quien es objeto del mismo sin ser su causa. En medio queda una enorme zona gris como por ejemplo el caso de quien sufre una grave lesión o la muerte por una mínima distracción.

Pero las diferencias son notables. En primer lugar, en el caso del terrorismo tenemos que los daños que causa la violencia tienen un triple alcance: personal, político y social, es decir, esa violencia conmueve los fundamentos de la ética, de la política y de la sociología, por eso tiene tanto impacto. En segundo lugar, no se puede disociar el daño a la víctima con la culpabilidad del terrorista. Las víctimas del terror remiten inmediatamente a la culpabilidad del terrorista. No hay terror sin culpa. Finalmente, dada la amplitud de los daños causados, la justicia a las víctimas obliga a un programa muy exigente: reparación material y moral de lo reparable; reconocimiento político y reconciliación o sutura de las fracturas sociales provocadas por la violencia. El terror nunca es privado, ni afecta sólo a sectores particulares (etarras y policías,

---

<sup>1</sup> Entrevista a Luis Rojas Marcos en *El País*, 29 de octubre del 2007

por ejemplo), sino que implica a toda la sociedad porque daña la convivencia.

En el caso de las víctimas de la carretera tenemos, en primer lugar, que el acento no se pone en la culpabilidad del agente. Se prefiere hablar de responsabilidad para señalar un sujeto al que imputar el costo de la acción, cifrado en indemnización económica. Es una especie de responsabilidad sin culpa (en sentido moral). El “culpable” lo es para que pague. Notamos, en segundo lugar, que la sociedad no se moviliza contra el infractor (salvo casos muy sonados en los que se le busca para lincharle). No se le culpabiliza, no hay un juicio moral crítico de la sociedad. Observamos, por ejemplo, que ante el caso de un familiar imprudente, que se expone al accidente por un conducir temerario, no se reacciona igual que ante un familiar metido en Eta. En este caso: o se le tiene por héroe o se le evita. Sea para ensalzarle o para detestarle, hay un juicio moral, lo que no es el caso cuando se trata de la carretera donde todo se remite a la mala suerte o a la fatalidad. Nada que ver, finalmente, las frías reacciones del mundo político, de los tertulianos, de los predicadores etc ante la cifra de muertos en las carreteras con las emociones que levanta un atentado de Eta.

Es decir, reaccionamos de manera diferente en un caso y otro porque tenemos una valoración moral muy diferente sobre unas víctimas y otras o, mejor, sobre unos agentes de la muerte en un caso y en otro.

### 3. ¿Cómo se explica esto?

La ausencia de juicio moral en el caso de las víctimas de la carretera se explica porque esas muertes se ven como el precio del *progreso*. Hay un fatalismo cercano al que se expresa en casos de catástrofes naturales,

Con las víctimas del terrorismo la valoración es muy diferente porque las situamos en un contexto de *regreso* o regresión: el recurso a la violencia como arma política en tiempos de democracia y de bienestar generalizado suponen un ataque a conquistas tan irrenunciables como son la importancia de la vida y la importancia de la palabra como herramienta para tratar los conflictos. Son dos conquistas tan generalizadas que quien las cuestione tiene que aportar muy serias razones para contravenirlas.

Detengámonos aquí y reflexionemos sobre la tesis de que el terrorismo es percibido como contrario al progreso y los accidentes viales como el precio del progreso.

3.1. Lo que parece incuestionable es la “autoridad” y buena prensa del progreso. Nadie lo discute. Vemos cómo el político, ya sea de derechas o de izquierdas, se presenta y presenta sus proyectos como de progreso. Lo contrario al pensamiento progresista no es el conservador, sino la caverna; o progresista o cavernícola y nadie quiere ser esto último. Hay una versión izquierdista del progreso (la más habitual) y una, conservadora. Si entendemos el progreso como estar al día, a la última (en modas, gustos u opiniones), el conservador

puede ser más progresista que el izquierdista. Ser moderno es ser progresista.

Símbolos elocuentes del progreso son el coche y la velocidad. La modernidad del coche se manifiesta en su producción (interviene la más alta tecnología), en su estética (su diseño convoca lo más granado del arte) y, sobre todo, en su significación. Un coche no vale sólo por las prestaciones que ofrece, ni por la calidad de sus materiales, sino por lo que significa o, más exactamente, por el significado que la sociedad asigna a cada marca y modelo.

Podríamos decir que el valor del coche no remite a su proceso de producción (la fábrica), sino a lo que dice socialmente (el escaparate). Lo que señala, en primer lugar, es su lugar en la escala del prestigio social. Uno telegrafía su biografía con la firma del coche que conduce. El mismo coche puede tener significados distintos en sociedades diferentes. En la Alemania de los años sesenta y setenta el Mercedes era un “Bauerauto”, un coche de los pudientes agricultores, mientras que en España era el símbolo del torero triunfador. Su segundo dicho o significado es del orden espiritual. El coche se convierte en nuestro sueño. O mejor es quien nos sueña al presentarse como el objetivo de nuestras vidas. Soñamos despiertos el triunfo y la conquista y nada como el coche representa esos sueños porque lo suyo es vencer en alguna causa menor, sino el tiempo y el espacio. Lo que la exposición del coche en un escaparate nos trasmite es que la ubicuidad y la instantaneidad son posibles. El coche es velocidad.

Esta relación del coche con la superación de los límites espaciales y temporales fue bien vista cuando irrumpió el coche en las calles de las ciudades modernas aunque fueran a 40 km por hora. Me estoy refiriendo a las reflexiones que hace el filósofo madrileño, García Morente, en los años 30<sup>2</sup>.

Para él la relación hombre moderno o progreso, por un lado, y velocidad, prisa o coche, por otro, no es casual, ni propio de unos jóvenes alocados. Es la señal de nuestro tiempo. Sus raíces están, ni más ni menos, que en nuestra idea moral. Veamos cómo lo explica. Cada época tiene su modo o manera de explicar la ética, es decir, por qué ser bueno. Los antiguos y medievales relacionaban el acto bueno con el acto virtuoso, es decir, construían el sistema ético sobre el concepto de virtud. Eso cambia con la llegada de la Modernidad. Para Kant, santo y seña de esta época, la acción buena es la que se hace sin interés alguno, es decir, si se hace porque hay que hacerlo, por deber, y no para conseguir algo. Consecuentemente, la bondad se sitúa en la buena intención, la voluntad de hacer bien.

Según este planteamiento, hay una devaluación de los contenidos, de las

---

<sup>2</sup>Manuel García Morente (1996) *Ensayos sobre el progreso*, en *Obras Completas I/1*, Edición de Juan Miguel Palacios y Rogelio Rovira, Anthropos, Barcelona, 285-353

acciones hechas o de las metas conseguidas: ahí siempre hay algo de interés, de interesado y, por tanto, de particular, de egoísta, es decir, de inmoral. Importa más la producción que el producto o lo producido. El acento se pone en querer, en perseguir un ideal, y no en poseerlo.

Esto que parece tan abstracto tiene consecuencias para nuestro tema. En efecto, si buena es la intención, el querer (y no tanto los contenidos de esa intención o voluntad), estamos obligados a tener siempre movilizadas la intención, el querer, el avanzar hacia el ideal.

Eso es el progreso: un constante progresar. No dar importancia a lo conseguido, no pararse ni siquiera a gozar las etapas intermedias. *Citius* es el ideal moderno, a saber, de prisa. Entendámoslo bien: no se está diciendo que sea mejor tardar menos en llegar a un sitio, sino que lo bueno es ir de prisa y, por tanto, siempre más de prisa. “Hemos llegado al extremo”, dice García Morente, “de conceder a la velocidad un valor absoluto, un valor de fin. Y ahora ya la apetecemos por ella misma, la buscamos, no por su utilidad, sino porque erróneamente la estimamos como buena en absoluto”, (García Morente, 1996, 345). Si la velocidad es el bien, el mayor mal es la quietud.

Aunque la velocidad del coche o del tren, cuando escribe García Morente, nos pueda parecer ridícula, en comparación a la que ahora se maneja, es vista, sin embargo, como potencialmente suicida. El problema no es la velocidad que cada coche alcance en un momento determinado, sino el culto a la velocidad que lleva consigo el progreso. Si el ideal de la velocidad, dice Morente, es la instantaneidad, “¿hay algo más parecido al suicidio?” De una manera muy sencilla, que no simplista, García Morente pone las bases de la crítica a la relación progreso/velocidad que se desarrollará en las décadas siguientes.

3. Suicida es la velocidad del progreso porque lleva consigo “el empeño imposible de sustraerse a las condiciones esenciales de la vida” (García Morente, 1996, 346), a saber, el tiempo y el espacio. El hombre construye su identidad en base a relatos y memoria cuyo componente esencial es el tiempo. También es cuerpo y, por tanto, espacio: cuerpo personal, cuerpo social y cuerpo territorial. Pues bien, el ideal de velocidad que maneja el progreso puede atender a esas condiciones de posibilidad de la existencia. Como dice Paul Virilio el progreso produce una “contaminación dromosférica”, es decir, que afecta al tiempo (velocidad) y al espacio<sup>3</sup>.

Tenemos, pues, que el tiempo está a la base de la vida moderna construida bajo el señuelo del progreso. Ya Marx vió con claridad y denunció oportunamente el hecho de que el tiempo era la medida del valor material y

---

3 Paul Virilio (1996), *Cybermande. La politique du pire*, Editions Textuel, Paris, 59

también del espiritual, de la economía y de la cultura. La unidad tiempo permite calcular el valor de producción y, por tanto, los beneficios económicos posibles. Nunca como en el moderno capitalismo ha sido verdad la vieja máxima de que “el tiempo es oro”. Pero esto vale igualmente para la producción cultural. Nada apreciamos desde el punto de vista de la cultura o de las ideas como la novedad. Lo nuevo trae consigo un valor añadido que sólo es posible si hay una valoración social del antes y del después. Importa más la sucesión temporal que los contenidos de lo que el tiempo trae.

No se nos puede escapar el hecho de que para que el tiempo cumpla era tarea arcónica no vale cualquier tiempo. No vale, por ejemplo, el tiempo desmayado de la vida rural, sino un tiempo medible, es decir, descompuesto en fracciones iguales que puedan luego ser aplicadas a los distintos procesos productivos. Estamos hablando entonces de un tiempo abstracto, es decir, de un tiempo que no quede afectado por el valor de los acontecimientos que tengan lugar en él. Esta decisión es capital, como luego veremos, pues ese tiempo que sirve para tarifar el valor del salario de cada trabajador, independientemente de su situación particular, lleva consigo también la muerte de la experiencia en la vida moderna.

El resultado inmediato de este tiempo, elevado a unidad de mediación material, es una economía caracterizada por la aceleración de los procesos de producción. Y eso se logra en base a la innovación tecnológica que incrementa la productividad al reducir los tiempos productivos. Eso afecta evidentemente a las relaciones de producción entre capital y trabajo empujadas fatalmente hacia formas de flexibilización y precarización, es decir, hacia formas de aprovechamiento máximo del tiempo. Habría que considerar las víctimas del trabajo (844 muertos en España en el 2007), el segundo capítulo de víctimas después de las viales, bajo el punto de vista de la aceleración de la innovación tecnológica. Con el slogan del I+D+I, predicado con entusiasmo por políticos, empresarios e ideólogos de la tecnología, se esconde un turbio capítulo de subproletización de una parte importante de mano de obra, de precarización de las condiciones laborales y, finalmente, de siniestralidad laboral. No se lucha sólo contra esta siniestralidad con disposiciones de seguridad, dictadas por los responsables políticos, sino también y sobretodo revisando los supuestos irracionales sobre los que se asienta eso que eufemísticamente llamamos “productividad empresarial”.

Ese ideal del progreso como aceleración del tiempo no sólo domina la vida económica, sino también la espiritual. Eso se puede ver analizando el mitema con el que la filosofía moderna ha desarrollado ese tipo de tiempo que Marx llamaba, en función de sus análisis económicos y sociales, “abstracto”. Un lugar obligado para esa crítica del progreso es Walter Benjamín, el malogrado escritor judío que se suicidó en Port Bou, en 1940, huyendo de los nazis. En una de sus

últimas notas dejó escrito estas crípticas palabras: “la idea de un progreso del género humano en la historia es inseparable de la idea según la cual la historia procede recorriendo un tiempo homogéneo y vacío. La crítica a la idea de un tal proceso tiene que constituir la base de la crítica a la idea de progreso”<sup>4</sup>. Lo que caracteriza al progreso –y por eso merece la crítica- es una concepción del tiempo “homogéneo y vacío” que él opone al tiempo “interrumpido y mesiánico” o pleno.

¿Qué es lo rechazable del tiempo “homogéneo y vacío”? que se presente, en primer lugar, como una promesa de felicidad. Basta progresar, conquistar nuevas metas, avanzar para que se resuelvan los problemas existentes y la humanidad se sienta más realizada. La humanidad no se realiza, como creían los antiguos desarrollando la naturaleza humana sino superándose a sí misma. Si el progreso es bueno porque es progreso se entiende que todo progreso técnico lo es también moral. El descubrimiento de la bomba atómica es un bien porque es un nuevo invento, independientemente del uso que se la dé. Nada hay de reprochable moralmente si los Estados dan prioridad al desarrollo armamentístico en lugar de priorizar la lucha contra la malaria (que es lo que, por otro lado, ocurre) porque la bondad de la acción está en los nuevos conocimientos que en cada caso se procuren. Este mito moderno de que el conocimiento da la felicidad se aleja de la sabiduría socrática, tal y como se explica en el diálogo platónico *Cármides o de la felicidad*

El texto describe cómo sería un mundo organizado científicamente: los pilotos serían seguros como máquinas; los médicos, unos maestros de la salud; no correríamos riesgos inútiles en guerras o traslados; tendríamos zapatos a medida y trajes buenos y bonitos. “Más lo que todavía no acabo de saber, mi querido Critias, es si por vivir con arreglo a la ciencia viviríamos bien y seríamos felices”<sup>5</sup>, dice Sócrates en voz alta. Sócrates tiene claro que no todo conocimiento produce felicidad, de ahí la búsqueda del conocimiento que la provoca. A la hora de responder a tan severa pregunta podemos tener el sentimiento de que gracias a la ciencia y a la técnica el hombre puede con todo: puede vencer el hambre, las enfermedades, mejorar las condiciones de vida...pero, pese a todo, el hombre se siente más amenazado que nunca y esta vez por sus propias obras. El mismo hombre que descubre el átomo que cura el cáncer puede fabricar la bomba atómica con la que destruir su propio mundo. La disyuntiva parece ser ésta: o someterse a la lógica férrea del tiempo que exige avanzar a cualquier precio, o embridar al tiempo desde un proyecto racional que se someta no a la lógica del tiempo sino de la humanización del hombre. A esa altura del siglo veinte muchos intelectuales ya reconocían que la ciega lógica del

---

4 Texto y comentario en Reyes Mate, 2006, *Medianoche en la historia. Comentario a las tesis de Walter Benjamin sobre el concepto de historia*, Trotta, Madrid, 211

5 Platón (1927), “Cármides”, en *Obras Completas*, Nueva Biblioteca Filosófica, 246.

tiempo había ganado la partida a la humanidad en el desarrollo científico y veían con espanto cómo las nuevas tecnologías “en lugar de canalizar el curso de las aguas, llenaba las trincheras de flujos humanos; en lugar de fecundar la tierra desde lo alto de los aviones, la siembra de bombas incendiarias”<sup>6</sup> (GS VII/1, 385).

La segunda característica del tiempo que maneja el progreso es el de ser inacabable. Siempre hay tiempo y como el tiempo camina hacia mejor, la humanidad es infinitamente perfectible. Este optimismo causó malas jugadas a las izquierdas de la época porque como todo iba a mejor en virtud de una especie de ley histórica, no había más que esperar a que la historia hiciera su trabajo. No hay que gastar muchas energías en la lucha contra el capitalismo y la explotación porque al ser éstos fenómenos antiprogresistas, las leyes de la historia se encargarían de dar cuenta de ellos. Si ilimitado es el tiempo, inagotable son los recursos naturales. El tiempo da a la humanidad la posibilidad de ser infinitamente perfectible y como la perfección del hombre se substancia en dominio de la naturaleza, se presuponía que los recursos naturales eran inagotables.

Finalmente, el tiempo es irresistible. No hay quien le pare y si hay culturas que prefieren anclarse en el pasado, se perderán en la prehistoria de la humanidad. El progreso es asintótico porque desplaza al horizonte conforme avanza.

Un tiempo así, que confunde progreso científico con progreso moral, que es infinito, inagotable e imparable, coloca a la humanidad en una situación de angustia hasta ahora desconocida: angustia no porque se acerca el final (que es lo que hasta ahora angustiaba), sino por no tener un final, por no ver cómo detener este tren que camina sin freno hacia el precipicio. Lo que Walter Benjamín propone como ideal humanitario es el concepto de interrupción del tiempo. Y lo hace refiriéndose a la figura que, para la izquierda, ha simbolizado como ninguna otra la aceleración histórica, esto es, la revolución. Pues bien, “Marx dice que las revoluciones son las locomotoras de la historia universal. Pero quizá sean las cosas de otra manera. Quizá”, puntualiza Benjamín, “consistan las revoluciones en el gesto, ejecutado por la humanidad que viaje en ese tren, de tirar del freno de emergencia” (Mate, 2006, 307). Se invierten los términos. La revolución, el progreso, no pueden consistir ya en acelerar los tiempos sino en detenerlos.

Este osado cambio cultural no debe ser leído como un gesto más de ese romanticismo, vuelto hacia atrás, y profundamente antiprogresista. Benjamín es un ilustrado, aunque sea un crítico de la ilustración histórica. Pocos como él saludaron la irrupción en la historia de la nueva tecnología y pocos como él

---

<sup>6</sup> W. Benjamin, *Gesammelte Schriften*, VII/1, 385

supieron ver sus posibilidades emancipatorias. Que el entusiasmo inicial se trocara en crítica no tiene que ver desprecio hacia la técnica sino con una decepción por cómo se presentaba realmente. En relación al progreso entendió enseguida que dentro de la modernidad había dos enfoques posibles: o situar al progreso al servicio de la humanidad o a la humanidad al servicio del progreso. No era la misma. En el primer caso, lo decisivo era la humanización del hombre y la técnica tenía que ser un instrumento. Había que dosificar la investigación y orientarla en provecho de la felicidad de la humanidad, como quería Sócrates. En el segundo, lo decisivo era el progreso, aunque eso llevara consigo un descomunal costo humano y social. Lo que había visto Benjamín es que el progreso, en esta segunda versión, había tomado tal delantera que lo que se imponía era un frenazo y poder así cambiar la relación entre progreso y humanidad.

4. Este es el trasfondo filosófico y cultural desde el que hay que juzgar la valoración social de las víctimas viarias. La modernidad ha optado por la vía de la aceleración que no es la única posible pero que ha sido la dominante.

Esta vía supone, como ya se ha dicho, un atentado a las condiciones de posibilidad de la existencia, a saber, el tiempo y el espacio. Paul Virilio ha acuñado el término “polución dromosférica”. De la misma manera que hay una contaminación de la naturaleza, es decir, del agua, la tierra y el aire, la hay del tiempo y del espacio. La contaminación del tiempo consiste en corromper la substancia del tiempo al toma la instantaneidad como modelo de referencia temporal. La ciencia consiguió superar el muro del sonido, luego el del calor. Ahora vivimos un nuevo tiempo, el de la velocidad de la luz. A 300.000 kms por segundo, la velocidad se confunde con la inmediatez y esa velocidad es el referente de comunicación electrónica y el ideal al que debe aspirar todo trayecto entre dos puntos.

A esa velocidad la historia se vacía de historias porque esta necesita tiempo y la tele-técnica lo reduce todo a la instantaneidad.

Esa velocidad, que ha proporcionado grandes éxitos y conquistas, cuenta también con un capítulo de pérdidas. Antes el viajar constaba de partida, trayecto y llegada. Había un momento de preparativos materiales y psicológicos que predisponían al aprendizaje de una nueva experiencia, al tiempo que permitía tomar distancias en relación a lo que hemos vivido hasta ese momento. Luego estaba el trayecto, momento y lugar, en el que el viajante se enriquecía del espacio que transitaba, de la naturaleza y de las personas que poblaban y conformaban esa parte del espacio. Finalmente, la llegada que abría las puertas a un nuevo tiempo y una nueva experiencia. Ahora sólo hay un tiempo: el de la llegada. El tiempo invertido en el trayecto es tiempo perdido y la salida indica el instante en el que dejamos de hacer lo que estamos haciendo a la espera de lo

que haremos cuando lleguemos al destino.

Walter Benjamín expresaba esta pérdida diciendo que vivimos tiempos en los que la experiencia ha dejado su sitio a la vivencia. La experiencia necesita tiempo para integrar las vivencias en una red de relaciones vividas. La experiencia se construye con relatos y memoria que necesitan un *tempo* determinado. Eso es lo que se ha perdido, devorado por un ritmo frenético que sólo admite vivencias puntuales que se agotan en sí mismas y demandan ser sustituidas por otras más intensas, pero igualmente puntuales.

Se sacrifica el trayecto a la llegada, la experiencia a la vivencia y también el pasado y futuro al presente.

Otro tanto cabría decir de la contaminación del espacio, atacado por la velocidad y por la telemática con sus espacios virtuales. Si se reduce el tiempo de viaje a Tokio a dos horas, dice Virilio, la tierra se convierte en un juguete de bolsillo, perdiendo el misterio que le proporcionaba la grandeza que se le presumía hasta ahora. Enterraremos emociones capitales si pensamos que una visita al museo del Prado por Internet puede sustituir una visita directa. Una regresión se produce cuando en vez de abrir las ventanas con las manos, desplazándonos hasta ella, recurrimos al mando a distancia. Asumimos como normales gestos propios de imposibilitados o tetraplégicos. En todos estos casos estamos dando a entender que podemos vivir sin espacio: renunciamos al espacio cuando viajamos porque desde la ventanilla del AVE, el espacio molesta a la vista; achicamos la tierra privándole de todo misterio; preferimos la modalidad del sedentario a la capacidad de aventura emocional del que va a los sitios. Llegados a este punto quizá convenga recordar lo que el astronauta del **Apolo**, Jim Lowell, cuenta en sus memorias. Llegó un momento en que los problemas técnicos obligaron a considerar la posibilidad de no regresar vivos a la tierra. Había que elegir entre una huida al mundo sideral, hasta lo que aquello diera de sí, o enfilar la nave hacia la tierra a sabiendas de que llegarían cadáveres. Y no lo dudaron. Necesitaban la tierra aunque fuera para el descanso eterno<sup>7</sup>.

##### 5. Y esto ¿adonde nos lleva

A tomar conciencia de lo difícil que es luchar contra la violencia vial. No tenemos la alianza de la moral, como en el caso del terrorismo político (la muerte de la víctima se nos manifiesta como una negación inmediata del “no matarás”). Aquí el valor, también el valor moral, está más cerca del que abusa de la velocidad que de quien la critica.

Lo que procede entonces es cuestionar la “autoridad” del progreso con el que todos hemos pactado. ¿Cómo? Por de pronto recordando que hay una

---

<sup>7</sup> Narrado por Paul Virilio, 1996, 51

tradición de pensamiento, que viene del siglo XX, que está llamando la atención sobre los peligros del progreso. Walter Benjamin, por ejemplo, compara, en su Tesis VIII, a fascismo con progreso<sup>8</sup>. ¿Lo común? la naturalidad con la que aceptan que haya víctima para el logro de sus objetivos. Hegel ya decía que el hombre, para conseguir grandes metas, tenía “que pisotear algunas florecillas al borde del camino”. ¡Qué le vamos a hacer si algunos caen!. Es el precio del progreso.

Esta crítica del progreso no significa renunciar a los avances de la humanidad, tan positivos en muchos aspectos, sino saber distinguir entre un progreso que está al servicio de la humanidad, de la humanización del hombre, y otro progreso que convierte a esa humanidad en instrumento para el progresar. Por desgracia estamos instalados en la segunda propuesta.

A la vista de la dimensión que ha tomado la mentalidad “progresista”, ha llegado el momento de aplicar al progreso lo que Benjamin decía de la revolución: que si en un momento se la identifico como la aceleración del tiempo, había que entenderla ahora como una moratoria, como tirar de la alarma del tren en marcha.

La crítica al progreso no puede hacer olvidar la importancia de la técnica. No podemos olvidar que en el siglo XIX se la saludó con euforia mesiánica, conscientes de que el hombre empezaba a tener medios materiales para hacer realidad viejos sueños de felicidad que hasta ese momento sólo había sido sueños. El problema es saber qué ha pasado para que el instrumento se vuelva contra su creador. Se está repitiendo lo que cuenta Platón en el diálogo *Protágoras*: los dioses, a la vista de lo mal que lo tenía el hombre en su lucha con los animales, deciden enviarle el fuego y las artes del fuego para que aprendiera a defenderse. Se quedaron atónicos al ver que usaban el arte de las armas fabricadas con fuego para... matarse entre ellos.

Punto central de la crítica al progreso es la siniestralidad vial: su descomunal volumen es impensable sin la complicidad de un factor cultural tan prestigioso como el progreso. En el progreso hay una demanda de velocidad que es suicida porque su modelo es la instantaneidad que pone en peligro un bien espiritual como la experiencia y un bien material como la vida. Para ser consecuentes con este planteamiento hay que repensar a fondo eso que llamamos un “accidente”. Si con ello señalamos las muertes y heridas de la carretera habrá que preguntarse qué es lo substancial. Lo substancial es la velocidad, ese incesante e irresistible avance inscrito en el concepto mismo de progreso. Habría que dar a vuelta a ese supuesto y aceptar que lo substancial es

---

<sup>8</sup> Reyes Mate (2006) *Medianoche en la historia. Comentarios a las tesis de Walter Benjamin sobre el concepto de historia*, Trotta, Madrid, 143 y ss

la vida humana y lo instrumental, el progreso. Para ese vuelco conceptual, Paul Virilio propone partir del “accidente”, entendiendo por tal el fracaso de un proyecto o trayecto. Constata con agudeza que toda conquista técnica ha producido un “accidente” específico: con el navio vino el naufragio; con el tren, el descarrilamiento; con el avión, el estrellarse; con la electricidad, la electrocución; con la relatividad, la bomba atómica; con la tele-tecnología, que es la fase en la que nos encontramos, la interactividad global porque se produce a velocidad de la luz. Para que nos hagamos cargo de su poder de creación y de destrucción la compara con la radioactividad: “la interactividad es a la sociedad lo mismo que la radioactividad es a la materia” (Virilio, 1996, 88). La radioactividad es un elemento constituido de la materia que puede, sin embargo, destruirla por la fisión. Otro tanto cabe decir de la interactividad: puede lograr una sociedad integrada o la desintegración de la sociedad a escala mundial. Estamos no ante un posible accidente parcial sino ante un accidente general, ante el accidente de todos los accidentes, como diría Epicuro. Esta posibilidad debería llevarnos a considerar el accidente general como el punto de partida del desarrollo tecnológico. Como si hubiéramos llegado a un límite de la velocidad que, a partir de ahora, debería ser reducida, limitada, mientras se recupera la humanidad de las pérdidas ocasionadas. Podemos ilustrar este planteamiento con dos referencias. No ha mucho Humberto Eco escribía un artículo, reproducido en todo el mundo, con el título “Atrás a toda marcha”<sup>9</sup>. El afán de innovar la tecnología en ordenadores está llegando al absurdo de crear programas perfectamente inservibles pero que se compran e instalan porque son el último grito de la técnica. El progreso también puede significar dar un par de pasos atrás. Su artículo acababa así: “¡tendamos al futuro!; Atrás a toda máquina!”. El otro, la reducción de la velocidad en las autopistas urbanas está suponiendo una reducción de las víctimas viales.

De lo dicho se desprende que no es asunto sólo de reducir la velocidad. Se trata de cambiar la forma de viajar. Que valga la pena el intento porque lo que vamos a perder no es lamentable, es lo que refleja bien el irónico artículo de Juan José Millás aparecido hace unos años<sup>10</sup>. Comentaba el enfado monumental de los conductores que en un largo puente de mayo habían tenido que sufrir retenciones kilométricas por culpa de obras en las calzadas. Aunque murieron 40, la noticia al día siguiente eran los atascos. Y Millás se preguntaba entonces por qué era más importante la demora con que se llegó a Benidorn que la prisa por ir al más allá. Habría que concluir que conductores, políticos y periodistas protestaban por la demora en irse al otro mundo. Eso es lo que hay que cambiar.

---

<sup>9</sup> En *El Periódico de Catalunya*, 20 de octubre del 2008

<sup>10</sup> J.J. Millás “Qué bien”, en *El País*, 6 de mayo del 2005

## Bibliografía

- Benjamin, W., (1972 y ss), *Gesammelte Schriften*, Suhrkamp, Frankfurt, VII/1,  
García Morente, M., (1996) *Ensayos sobre el progreso*, en *Obras Completas I/1*, Edición de Juan Miguel Palacios y Rogelio Rovira, Anthropos, Barcelona,  
Mate, Reyes ( 2006), *Medianoche en la historia. Comentario a las tesis de Walter Benjamin sobre el concepto de historia*, Trotta, Madrid,  
Platón (1927), “Cármides”, en *Obras Completas*, Nueva Biblioteca Filosófica  
Virilio, Paul, (1996), *Cybermande. La politique du pire*, Editions Textuel, Paris

## Resumen

Los accidentes de carretera son una de las mayores catástrofes humanitarias de nuestro tiempo. Los poderes públicos y privados se esfuerzan en luchar contra ella recurriendo a la conciencia cívica de los ciudadanos, a la mejora de las carreteras o al endurecimiento de las sanciones. Pese a que esas medidas están dando buenos resultados, hay que decir que tienen un límite. Para superarle y lograr un descenso cualitativo de esos accidentes hay que hacer frente a un potente aliado de la siniestralidad laboral: el prestigio del progreso y, por tanto, de la velocidad. Lo que aquí se pretende es mostrar el costo humano del progreso y, al tiempo, señalar formas de vida que cohonesten vida humana y velocidad. Sólo cuando entendamos que no hay que confundir el progreso técnico con el humano o moral, sólo entonces será posible desmitificar el aura de la velocidad y servirse de ella en provecho de la humanización del hombre.