

peto al reglamento de tránsito hubiera evitado esas colisiones en casi todos los casos. La mitad de los ciclistas atropellados por detrás, y muertos, llevan alumbrado trasero defectuoso, lo cual es una prueba más de la insuficiencia del prisma rojo de reflexión.

Es extremadamente interesante notar que el 89<sup>o</sup>/<sub>o</sub> de los accidentes se produce cuando el tránsito es menos intenso, debido a que nace un sentimiento de falsa seguridad, que relaja la atención. Solamente una cuarta parte de los accidentes se produce en el campo, lo que obedece, de seguro, al número mucho menor de vehículos en circulación.

Al lado de las debilidades humanas, la fatalidad juega su parte. Los defectos o fallas de los vehículos provocan un 5.4<sup>o</sup>/<sub>o</sub> de accidentes; el mal estado de los caminos, el 2.5<sup>o</sup>/<sub>o</sub>; el tiempo, el 0.8<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, y el 5.6<sup>o</sup>/<sub>o</sub> se atribuye a causas diversas, raras o imprevistas.

Los investigadores no se han detenido allí. Han querido saber cuáles eran las horas, días y meses más peligrosos, y cuál era, para los viandantes, la edad de las víctimas. De sus observaciones han podido obtenerse conclusiones sumamente útiles, de manera que la sociedad «Seguridad ante todo», después de haber formulado tablas estadísticas muy claras y edificantes, puso en venta su informe, ilustrado con un plano de la ciudad de Londres, en el que están indicados los lugares de los 689 accidentes mortales de la circulación, acaecidos durante el último semestre de 1932. Todo el mundo puede adquirirlo y meditar sobre él, para su provecho.

Esta división del tiempo en días buenos y nefastos no esconde superstición alguna; mas es un hecho cierto que a fines de semana los accidentes son más numerosos, porque la fatiga rinde los reflejos menos vivos y las atenciones menos sostenidas.