

EL CONSEJO NACIONAL PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Por GUILLERMO MARTINEZ MARQUEZ

CONFORTA el ánimo ver cómo, frente al aumento de los accidentes, algunos organismos redoblan sus gestiones encaminadas a aminorar las trágicas dimensiones del mal. Nos referimos a la tarea que se ha impuesto, y sigue incansablemente, contra viento y marea, el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, la noble institución que preside el señor Gustavo Madrazo. Ayer recibimos una estadística de los resultados de los últimos accidentes del tránsito, confeccionada, sin duda, con el ánimo de impresionar el ánimo de los que guían vehículos motorizados por las calles y caminos de la República. El propio señor Madrazo tuvo la gentileza de hacerla llegar a la Empresa Editora EL PAIS, colaborando así a la campaña que venimos realizando. Hoy recibimos un extenso y documentado escrito del ingeniero Moas, presidente de la Comisión de Tránsito del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Pero, dejemos que las palabras del organismo que rigen Madrazo y Moas expongan al público la dimensión del mal y su posible remedio. Tiempo habrá para glosarlas. Dicen así:

Julio 12, 1955.

Dr. Guillermo Martínez Márquez,
Director del periódico EL PAIS.

H a b a n a .

Estimado doctor Martínez Márquez:

Nuestra prensa capitalina reportó ampliamente el trágico accidente ocurrido el 10 de este mes en la Carretera Central, cuando un ómnibus de pasajeros se telescopó contra un camión-rastra. Consecuencias: 9 muertos y otros tantos heridos.

La repetición de esta clase de accidentes y su aumento, sólo puede traer una interpretación real, positiva, de lo que está sucediendo año tras año: nuestro sistema de reducir los accidentes del tránsito y sus tragedias siguen también fracasando.

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes siempre ha sido muy medido en sus manifestaciones públicas y el hecho que desde 1935 estemos perseverando en la recopilación de accidentes del tránsito permite el hacer esas declaraciones a su Comisión de Tránsito y Transporte.

Nadie puede poner en duda los elevados propósitos de la Comisión de Tránsito del ministerio de Transporte; ni de la dedicación y extraordinaria labor realizada por el coronel Ledón, director de Tránsito de la Policía Nacional; ni la planificación y preparación técnica en uso y proyectada por el Servicio de Patrullamiento de Carreteras. Pero lo cierto es, que continúan en aumento los accidentes graves y fatales. Ya estamos a un índice estadístico que a base del número de vehículos a motor, tenemos en Cuba aproximadamente Cuatro Veces más accidentes fatales que Estados Unidos de América.

A nuestro juicio la elevada accidentalidad en el tránsito en Cuba se debe más que nada a la falta de los medios para castigar, con la severidad de cada caso, a todos aquellos que son responsables de esas tragedias. Para ello es necesario que las investigaciones de los accidentes sean hechas por personal competente con rapidez y que con la misma brevedad entreguen a los jueces los datos que permitan las sanciones correspondientes.

Veamos algunas de las causas principales que motivan los choques en las carreteras:

- 1) El estancamiento de día o de noche, en rectas, en lomas o en curvas y sin las debidas señales de banderas rojas de día y de antorchas de noche, que colocadas a una distancia prudencial delante y detrás de los vehículos estacionados dé el aviso oportuno del peligro y los deslumbramientos.

- 2) Las velocidades excesivas en la carretera, en especial de los ómnibus que van a 120 o más kilómetros por hora y que es de todos conocido. También la venalidad de información que describe el accidente, pero que casi reglamentariamente no dan los nombres de las empresas de transporte de pasajeros. Esta publicidad sería la mayor penalidad de esas empresas.

3) La vigilancia insuficiente de día o de noche de nuestras carreteras y la necesidad de considerar mayor y más grave la falta de estacionamiento en lugares impropios y sin señales, como preferente en la clasificación de dicha gravedad. Las dificultades que se han venido encontrando para sancionar a aquel que provoca un accidente y que además de la sanción de prisión, tampoco se les penaliza a los infractores o culpables con el retiro de la Cartera Dactilar y a los propietarios de los vehículos con indemnizaciones más fuertes, y la exigencia de un seguro más amplio que responda plenamente.

4) Si las empresas propietarias de los vehículos de transporte de pasajeros ven afectada su economía por las indemnizaciones que tengan que pagar, lógicamente lucharán no sólo para la mejor selección de su personal responsable de la conducción de sus vehículos, sino que también se unirán todas para que sus circuitos de servicio puedan ser cumplidos sin velocidades exageradas.

5) El correcto estado mecánico y eléctrico de los vehículos que transiten por la carretera también constituye un factor importante.

6) ¿No creen ustedes y los lectores que si existe un Laboratorio Nacional de Investigaciones, bien organizado y con expertos en su profesión y lucha contra el delito común; con pruebas de huellas digitales; de parafina; espectrografía, etc., no debía también existir un Laboratorio o Gabinete Investigador de Accidentes del Tránsito que pueda determinar a qué velocidad iba un vehículo antes de chocar; si el freno se rompió antes o después; levantar planos, hacer fotografías y darle un informe detallado y de expertos a nuestros rectos jueces para que así puedan sancionar a los culpables con extraordinaria rapidez y por esos ejemplos, y su publicidad, tanto como su advertencia, remediar en gran parte nuestros males, mientras se coordinan y se ponen en práctica lo que distintos sectores del Gobierno desean y a ello se aplican?

Nosotros sabemos, conocemos y hemos comprobado, que a través de los años los distintos ministerios y dependencias del Gobierno han tratado de coordinar sus esfuerzos por disminuir los accidentes del tránsito. También hemos experimentado que unas veces se les achacaban las dificultades al mal uso de la Cartera Dactilar, otras veces a la falta de señales o de patrullamiento, algunas a las influencias de los causantes de choques y otras a argumentaciones de carácter legal o de todos conocidas. Y siempre han seguido los accidentes trayendo como secuela la tragedia y el luto.

Ante ese cuadro sólo hay un factor que puede dominar la situación sin esperar a la coordinación de todos los sectores que intervienen en la función tutelar de todo Gobierno y en bien de la población. Ese factor es el castigo del irresponsable y del temerario. Aun cuando somos fervorosos creyentes de que la persuasión y la educación a través de los órganos oficiales y la implantación de las medidas que a cada uno corresponde, estamos convencidos de que por ese camino exclusivamente no llegaremos a tiempo para evitar estas tragedias. Al igual que es axiomático en todos los países del mundo de que las leyes sin sanciones o "dientes" no son respetadas; tampoco podemos esperar que sea realizable un futuro mejor si no facilitamos a los jueces los medios para castigar rápida y eficazmente a aquellos que sean culpables. A nuestro juicio ésta es la única realidad del momento.

Seguramente que el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes hará oportunamente su declaración de principios sobre estos acontecimientos y de igual manera que su directiva ha acordado en varias ocasiones. He tratado precisamente de cubrir sus principios fundamentales y en tal forma que la gran mayoría de los lectores puedan contestarse ellos mismos o razonar nuestras dificultades.

De usted atentamente,
Ing. B. MOAS, Presidente Comisión
de Tránsito y Transporte.

Recibido Julio 16/55



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA