

Julio 26 Automovilismo

Por José A. de la Viesca

Suma y sigue de los accidentes del tránsito

EL artículo de esta semana sobre las competencias de automóviles y las posibilidades de organizarlas en Cuba, que venimos tratando en serie, queda aplazado hoy para tratar de la racha desenfadada de accidentes automovilísticos que se ha aseñorado de nuestras carreteras, calles y avenidas por causas tan diversas como inconcebibles.

Siete muertos en un solo caso

La semana pasada impresionó profundamente a la nación el ocurrido de noche, en la recta de Florida a Camagüey —Carretera Central— en el que perecieron siete de los ocho miembros de una respetable y conocida familia camagüeyana; tal era la velocidad que desarrollaba el vehículo que fué a estrellarse contra un camión rastra estacionado dentro de la carretera, sin las debidas señales.

Sólo con el propósito de evitar la repetición de casos análogos, queremos analizar las causas que motivaron este accidente para demostrar cómo no tendría razón de ocurrir si unos y otros hubieran actuado con sentido de responsabilidad y cumplido las más elementales normas de seguridad aconsejables. Por eso, aunque nos duela el hacerlo, señalaremos también la culpabilidad de los que resultaron víctimas esta vez, que en paz descansen.

Cinco aspectos de este accidente

Cinco fallas humanas, tan grandes como casas; cinco contravenciones de las normas de seguridad indispensables; cinco faltas a la razón, a la responsabilidad y al deber asoman a simple vista al analizar los factores causantes del accidente.

Primero: el auto desarrollaba una velocidad peligrosa en cualquier momento, pero mucho más peligrosa de noche que de día.

Segundo: el auto lo conducía un menor de catorce años, seguramente fatigado después de un fin de semana en la playa.

Tercero: el violento choque se produjo contra un camión-rastra estacionado dentro de la carretera, que no advertía a distancia

su presencia por medio de las señales lumínicas reglamentarias.

Cuarto: la Carretera Central, por su estrechez, resulta inapropiada y peligrosísima para el intenso tránsito que hoy circula por ella.

Quinto: la deficiente actuación del servicio de vigilancia de carreteras, es responsable de no impedir que estos casos se sucedan con frecuencia inaudita.

La velocidad durante la noche

De noche, toda velocidad es peligrosa cuando ocurre lo que los ingenieros llaman **sobrepasar a las luces**; es decir, una velocidad tal en que la distancia requerida para frenar, para detener totalmente el vehículo, es mayor que el alcance visual o distancia que alumbran nuestros faros. Ejemplo: si a una velocidad de 80 kilómetros por hora los faros nos proporcionan un alcance visual de 54 metros y a esa velocidad necesitamos 73.73 metros para detener el vehículo desde que vemos el peligro—demostrados ambos cálculos científicamente—es natural que cuando vemos el peligro, ya es tarde y el choque es irremediable.

Ahora bien: si además nos encandila, nos deslumbra, nos ofusca la vista —como queramos llamarlo— nos ciega, en fin, el torrente de luz de los faros que viene contra nosotros, entonces prácticamente vamos manejando a ciegas, sin ver los obstáculos que puede haber delante, en el camino: un peatón, un animal, un vehículo estacionado. Esto ocurre unos instantes, mientras tenemos delante la intensidad de luz de los faros contrarios, pero es el tiempo suficiente para que se produzca un percance. Pero queda algo más. Habiendo pasado el vehículo contrario, ¿desaparecen inmediatamente los efectos de la ceguera? NO. Y todos los choferes deben saber por qué. En la obscuridad, la pupila del ojo humano se dilata para admitir toda la luz posible: cuando conducimos de noche sin luces en contra llevamos la pupila dilatada. Cuando un haz de luz brillante hiere esa pupila, ésta se contrae sesenta veces más de



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

prisa de lo que puede abrirse. Por eso, inmediatamente después del encandilamiento parece como si una espesa cortina negra nos dejara ciegos, por unos instantes. Pues, si en ese intervalo de ceguera transitoria viajamos, por ejemplo, a 65 kilómetros por hora—que muchos de nuestros queridos automovilistas consideran velocidad de bicicleta, lo mismo para el día que para la noche—estaremos viajando, pues, a razón de 18 metros por segundo; y habremos recorrido a ciegas, 54, 72 ó 90 metros si la ceguera desaparece a los 3, 4 ó 5 segundos, según el haz de luz nos haya herido la vista más o menos intensamente.

Calculen todos los que manejan las consecuencias de este fenómeno óptico, piensen en los obstáculos que pueden aparecer en la vía durante el recorrido a ciegas.

Velocidad prudente viajando de noche

Las distancias que alcanza a ver el conductor con las luces de los faros de su automóvil, se acortan en relación inversa a la velocidad que desarrolla el vehículo; a más velocidad, menos alcance visual. Por ejemplo: si suponemos condiciones atmosféricas y de vía ideales y faros buenos, potentes y modernos para en ambas circunstancias lograr una visibilidad máxima de noche—circunstancias que casi nunca existen— a 20 kilómetros por hora tendremos un alcance visual de 76.5 metros, mientras que a 50 k.p.h. lo tenemos de 65.25 m.; a 70 k.p.h., de 57.75; y a 100 k.p.h., de 46.5 m. Ahora veamos las distancias de frenaje: a 20 k.p.h., detendremos totalmente

el vehículo en 7.75 m.; a 50 k.p.h., en 32.75 m.; a 70 k.p.h., en 58.5 m.; y a 100 k.p.h., en 110 m. Comprenderemos fácilmente que la máxima velocidad en condiciones ideales, no debe pasar de 70 k.p.h. porque a esta velocidad coinciden más o menos la distancia del alcance visual (57.75 m.) con la distancia del frenaje (58.50 m.).

Teniendo en cuenta la reflexión del tránsito contrario y la reflexión de nuestras propias luces, en condiciones atmosféricas y de camino desventajosas, la máxima velocidad aconsejable es de 30 k.p.h., ya que en estas condiciones el alcance visual se reduce a 14.5 m. coincidiendo con la distancia de frenaje a esta velocidad: 14.4 m. En las mismas condiciones apuntadas, a 60 k.p.h., por ejemplo, el alcance visual es de 12.25 m., nada más, mientras que la distancia de frenaje es de 45 m. Próximamente publicaremos una tabla de estos cálculos, explicándolos con claridad y amplitud.

No deben ni pueden conducir los menores

Para conducir un vehículo que desarrolla a voluntad altas velocidades, hace falta madurez para reflexionar serena y debidamente y tener el control que aconseja la seguridad en cada caso. No es posible pasar al timón a un muchacho y menos permitirle que conduzca con riesgo de su propia vida y de la de los demás. No es posible porque, entre otras razones, aún no está en edad legal para conducir; porque no ha demostrado su actitud de chofer en los exámenes prácticos; porque no ha demostrado su capacidad física y psicotécnica en los exámenes médicos y en las pruebas mentales, que resultan indispensables para determinar si el chofer divisa el peligro fácilmente y reacciona a tiempo ante él. Nada ha podido demostrar porque no ha podido obtener aún su Cartera Dactilar. Sin embargo, desgraciadamente, estos casos ocurren con demasiada frecuencia, quizás por esa falsa confianza que da el amor paterno, esa bondadosa seguridad que tienen algunos padres en que sus hijos lo hacen todo bien; quizás por extrema condescendencia con ellos sin saber o sin pensar que así los están exponiendo a una muerte temprana.

El ensanche de la Carretera Central

Desde que la Carretera Central se construyó —y ha llovido desde entonces— ningún gobierno se ha preocupado por mejorarla, por ensancharla. Mientras la industria automotriz nos envía, en nombre del progreso, vehículos más veloces, más utilitarios, ómnibus y camiones de gran tamaño, a la par —esto es importante— que más seguros; mientras esto sucede así, los gobiernos no acondicionan las vías públicas a las nuevas condiciones de los vehículos; los caminos y calles, pero principalmente las carreteras, siguen siendo las mismas de aquella época en que 20 k.p.h. era una velocidad. Indudablemente que existe un enorme desajuste entre el acelerado progreso de la industria automotriz y el ritmo decadente de la acción oficial en las mejoras de las vías. Por este desajuste, la seguridad pública está reducida a un mínimo.

Nosotros recordamos que el General Batista, al celebrar su primer Consejo de Ministros, habló de ensanchar la Carretera Central —habida cuenta de los incontables accidentes y muertes a causa de su estrechez— en no menos de dos metros en toda la ruta y convertirla en doble vía a la entrada y salida de las poblaciones. Hasta ahora no hemos visto nada de lo dicho. No podemos regar que el Gobierno, a través del Mi-

9

3

53

nistro de Obras Públicas, ha emprendido obras muy ventajosas para el país; tal vez ha hecho más de lo que esperaba la ciudadanía. Pero falta que la acometividad y el dinamismo de Nogueira llegue a la Carretera Central. ¿Cuándo llegará? Ojalá sea pronto. La vida de muchos cubanos está de por medio y esto sólo justifica cualquier esfuerzo.

Lo primero, los hombros de la carretera

Entendemos que el mínimo requerido para el ensanche de la Carretera Central es de 2.5 m. a 3 m. por cada lado. Esto cubriría la necesidad presente y la extirparía un poco con vistas al futuro.

Para comenzar, no aspiramos a que el ensanche sea de placa asfáltica? Esto podría hacerse más adelante, a medida que las posibilidades lo permitan. Lo que hace falta, urgentemente, es acometer la construcción de los **hombros** de la carretera, es decir, rellenar las cunetas y apisonar bien el material para dejar un firme, un terraplén que extienda el plano de la carretera en eso: en 2.5m. ó 3m. por cada lado. Si esto existiera ya, la rastra estacionada **dentro** de la carretera que ocasionó siete muertos en el accidente que comentamos, estaría **fuera** del camino, en los **hombros** que pedimos, como paso previo a cualquier otra obra de mayor envergadura.

Quien realizare esta obra, sería tan benefactor de los cubanos como de la humanidad lo es el sabio que descubrió la penicilina o el que hizo posible las transfusiones de sangre. Porque han quedado tantas vidas en esa carretera, que si dentro de unos años las sumamos a las que quedarán, arrojarán más muertos que los ocurridos en nuestra Guerra de Independencia y revoluciones, juntas. (Por curiosidad, vea los datos que ofrecemos de los accidentes, muertos y heridos en 1951, 1952 y lo que va de 1953, según datos que nos facilitara el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes).

Para estacionarse por la noche

Las más elementales normas de seguridad en el tránsito se practican internacionalmente, excepto en Cuba. Como debe estacionarse un camión de noche en la carretera, no sólo está indicado en las **reglas de seguridad sino que en**

Cuba está perfectamente estipulado en nuestro Reglamento de Tránsito. Pero en Cuba tampoco se cumple el Reglamento. En otro lugar de esta plana encontrará usted transcripto, todo lo que por ley ordena hacer el Reglamento de Tránsito en estos casos: la forma y distancias en que deben colocarse las linternas rojas o las antorchas para advertir la presencia del vehículo desde una distancia prudencial.

Entre paréntesis, discrepamos de esa distancia prudencial que el Reglamento, estima en 30 metros en recia. Si consideramos que pa-

ra detener el coche en 30 metros, debemos de ir como máximo a 50 k.p.h., resultan insuficientes los 30 m. Arguirán que el farol lo vemos antes de llegar a él; pero, ¿y si nos ciegan los faros de un tránsito continuo, cuándo lo vemos sino cuando estamos encima? Mi opinión es que el farol o la antorcha más distante, en la dirección que interrumpe el vehículo, debe advertir al que se acerca a no menos de 70 metros, que es la distancia que necesitaría para frenar cualquier loco que venga a 80 k.p.h. y no vea el farol hasta que está sobre él. El segundo farol en la misma dirección, en vez de a 3 m., a 20 metros del vehículo; después de los 20 metros vemos el piloto encendido del vehículo y no hay problema. De frente, la misma distancia.

Las autoridades no vigilan estas cosas

El Servicio de Vigilancia de Carreteras, en la zona rural, y la Policía del Tránsito y de la Radiomotorizada, en la urbana, son las obligadas a hacer cumplir la ley, a evitar que tamañas cosas ocurran; pero se ocupan más de otras pequeñeces: les encanta "cazar" a los automovilistas por infracciones tontas que nada tienen que ver con la seguridad ciudadana, pero no inspeccionan periódicamente a los camiones a ver si llevan las señales luminicas para estacionarse de noche, o las banderas rojas para hacerlo de día. Es más, cuando se presenta un caso, un camión estacionado de noche completamente apagado o solamente con las luces del vehículo encendidas, le pasan de lado, todo está "okey", y aquí no ha pasado nada. ¡Ah! Pero cuidadito con que lleve usted el piloto "fundido" por el iluminado paseo del Prado, por ejemplo. Entonces sí que no se escapa del re-

gaño, de la multa, del mal rato en el Juzgado.

Suponemos que lo hacen por ignorancia. Realmente la ignorancia está justificada si no han recibido academia al respecto, al menos instrucciones bien precisas para esos cargos que debieran ser considerados como técnicos dentro de su arma respectiva. Lo que no se justifica es que las cosas sucedan así. Dios sabe cuándo entenderán...

Mr. Julio 26/53