

m. agosto 29/1958

176

Accidentes del Tránsito

Walfredo Vicente

LOS accidentes del tránsito, que deberían ser llamados, con más propiedad, *accidentes de la velocidad*, son cada día más frecuentes y desastrosos y parecen ser la nota de mayor colorido que pueden presentar los periódicos cada lunes.

Mucho se ha escrito —y mucho se ha hablado— sobre este imprevisible *problema* de la velocidad y a pesar de las advertencias y recomendaciones, el índice semanal de accidentes es aterrador. No se cometería ninguna exageración si se afirmase que muchas personas temen salir los domingos en automóvil ante la contingencia de un choque provocado por la imprudencia y temeridad de un chofer que creyéndose un nuevo Fangio, convierte la carretera en una pista con una demostración evidente de su *pericia* en el volante o para probar la potencia del motor.

Hay, claro está, choferes precavidos y cuidadosos, pero como que ninguno lleva un letrerito en el parabrisas, visible a gran distancia, es motivo de preocupación andar por carreteras muy transitadas, porque sin excepción, los accidentes ocurren por la imprudencia de un chofer.

En este siglo de "la aceleración" va siendo ya una imperiosa necesidad limitar el campo de la velocidad de modo que ésta sirva a los intereses del hombre del modo más justo y placentero y no se convierta en un azote terrible que cobre su diario tributo cercenando vidas... La gran movilidad de los grupos humanos y, consecuentemente, el volumen de actividades de cada centro de población y su interdependencia con otras localidades, obligan a aprovechar el tiempo, pero no hasta el punto de que la vida humana se encuentre amenazada constantemente por el vértigo de la velocidad...

A este respecto, conviene señalar que el cubano ha sido excepcionalmente adicto al progreso: en 1837 dejó la volante para viajar en ferrocarril de La Habana a Bejucal; años después, Gaspar Betancourt Cisneros estableció el segundo ferrocarril de la isla, de Camagüey a Nuevititas y cuando se pudo surcar el cielo, Parlá, Rosillo y Jaime González, asombraron al mundo con sus hazañas y Santiago Campuzano puso en alto el pabellón cubano en los frentes de combate de la primera guerra mundial...

Hay, pues, que convenir en que la velocidad —la alta velocidad— va siendo más del dominio de la aviación que del automovilismo, porque es indubitable que los peatones necesitan seguridad para moverse, *por sus propios pies*, a ras de tierra. Y cabe repetir la pregunta que todo el mundo se hace: ¿por qué los automóviles tienen tan alto caballaje, si esa extraordinaria potencia en el motor no es permisible desarrollarla en la vía pública? Para seguridad de todos —automovilistas, pasajeros y peatones— hay que poner un límite a la velocidad, no de un modo teórico, sino efectivo: sellando los carburadores o exigiendo la instalación de un tipo especial que sólo permita un máximo de velocidad.

Si esto se llevara a cabo se evitarían muchos accidentes, porque entonces ningún chofer podría *probar* el carro ni confiar en el *picó* o en la *fuerza de la segunda*, para cruzar, primero que otro, una bocacalle.