

Más Muertos en Cuba que en Otro País

Enorme la Cifra De Accidentes

Por MIGUEL AGUSTIN GACEL
Especial Para EL MUNDO

SI se hiciera un estudio pormenorizado de los accidentes del tránsito ocurridos en Cuba en los últimos años, encontraríamos que la cifra de muertos y heridos sobrepasa, proporcionalmente, a las registradas en cualquier otro país.

Estados Unidos, con una circulación de más de 48



El Ing. Baltasar Moas expone la alarmante cifra de accidentes de tránsito en Cuba.

millones de vehículos de tracción motorizada, en proporción a la reducida cantidad que tenemos en esta bendita tierra, no registra la cantidad alarmante de accidentes que conturban a nuestros conciudadanos. El porcentaje es de cuatro a uno.

La cifra promedio en Cuba es de seiscientos muertos al año, con dos mil quinientos accidentes.

De 1936 hasta 1953, nuestras estadísticas arrojan el siguiente dramático resultado: 36,967 accidentes; 5,255 muertos y 47,764 heridos. Muchos de los heridos murieron posteriormente, sin contar con la cantidad de inutilizados que suman algunos cientos.

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

En 1953, los muertos ascendieron a 518 y los heridos a 4,132, en un total de 2,424 accidentes.

A pesar de la campaña mantenida por EL MUNDO, en un humano esfuerzo por que se eviten o a lo menos se aminoren los accidentes del tránsito, el repórter fué directamente a entrevistar al ingeniero Baltasar Moas Lago, presidente de la Comisión de Tránsito y Transporte del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, que durante muchos años ha venido interviniendo en todos los asuntos relacionados con el interesante tópico que mueve nuestra atención.

Preguntado el ingeniero Moas si consideraba adecuada la legislación vigente sobre la materia, nos dijo resueltamente que, a su juicio, "no se necesitan nuevas leyes, sino coordinación de las existentes, mediante el establecimiento de un organismo de Control Central

para una perfecta información de todos los jueces de la nación"

De esa manera, considera nuestro entrevistado, que se lograrían sanciones justas, considerando las condiciones personales de los infractores, y otros particulares relacionados con la vida y costumbres de cuantos comparecen como acusados ante los tribunales.

Respecto al alarmante estado de muchos vehículos que deben ser retirados de la circulación, nos dice el ingeniero Moas, que en el año 1951, fueron retirados en el estado de Pennsylvania, E.U.A., nada menos que cien mil considerados peligrosos, mientras que en Cuba no se había prohibido la circulación de uno solo, a pesar de las condiciones en que se encuentran muchos cientos de ellos.

—En Miami, —nos manifestó Moas—, existen las Estaciones de Comprobación, cuyo sencillo funcionamiento evita miles de accidentes; y aquí no existen excusas para que no se implante tan práctico sistema, que evitaria tanto dolor y luto a nuestras familias.

La comprobación de un vehículo se hace en unos cuantos minutos. Las consecuencias de un vehículo rodando por calles y carreteras en mal estado, puede sembrar la muerte y conmover a la sociedad en sus mismas entrañas.

De las pruebas hechas empleando sistemas sencillos, se ha comprobado que un vehículo motorizado a una velocidad de treinta kilómetros por hora, no puede detenerse, en caso de emergencia, a menos de veinte metros del lugar donde el conductor retira el pie del acelerador e inicia el movimiento de frenar el carro.

Consideremos este importante particular, en un automóvil a sesenta o setenta kilómetros, que tiene que ser detenido en evitación de un choque o de arrollar a un peatón entretenido o imprudente.

La irresponsabilidad de muchos conductores, a más del mal estado de los vehículos que manejan, son específicamente los causantes de las continuadas desgracias que a diario tenemos que lamentar.

A este respecto el ingeniero Moas expresa categóricamente que "debe limitarse la concesión de la cartera dactilar, de cualquier categoría que ésta sea".

Manifiesta nuestro entrevistado su complacencia personal por el interés demostrado por las autoridades, no solamente en la regulación del tránsito, sino en la adecuada colocación de semáforos; pero estima que en las carreteras debe hacerse algo más que imponer multas cuando se comprueba la infracción. Debe irse, a su juicio, a la evitación del accidente, poniendo en juego cuanto recurso esté al alcance de las autoridades, que a su vez deben ofrecer, en los informes acusatorios, los más mínimos detalles a fin de que las sentencias de los jueces sean dictadas sobre bases de una positiva convicción objetiva.

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, al igual que otras instituciones cívicas, ha luchado y lucha incansablemente en favor de la ciudadanía y de su seguridad personal.

Esa institución, cuyos directores no devengan sueldo alguno, y que trabaja con los limitados fondos de que dispone, coopera con las autoridades en su firme empeño de remediar los males apuntados, y recomienda medidas que muchas veces no se ponen en práctica, a pesar de ser escuchadas por los obligados a hacer más por evitar el crecido número de accidentes que año tras año ha venido ocasionando muertes, sin que las causas hayan sido superadas o remediadas.

En, Nov 24/54