

112





PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook
Patrimonio Documental
Oficina del Historiador



1
PAT
D. C.
CINA

1 9 4 8



Harán Amplias Modificaciones al Reglamento del Tránsito Habanero

Diversas modificaciones serán estudiadas y puestas en práctica, próximamente, por una comisión, que presidida por el capitán aviador Guillermo Someillán, delegado supervisor de la Sección de Tránsito de la Policía Nacional, está empeñada en descongestionar el tránsito en La Habana.

Dicho militar, en unas declaraciones, que hizo anoche a la prensa, anunció que "su primer paso fué una entrevista con la Comisión Nacional de Transporte, máxima autoridad en disponer las leyes del tránsito, cuya Comisión está compuesta por el ministro de Comunicaciones, doctor Cruz; el doctor Sirgo, y el doctor Álvarez Cabrera, que funge de presidente de la misma.

"Después de una entrevista que duró algunas horas —dijo— llegamos a la conclusión de que es **indudable la necesidad imperiosa** de tomar medidas severas para proporcionar la facilidad del tránsito en La Habana.

"80,375 son los vehículos que existen en la actualidad en toda la República, en la forma siguiente: 33,000 automóviles particulares; 10,600 de alquiler; 27,500 camiones; 4,250 ómnibus de transporte público; 350 ómnibus de colegiales; 185 diligencias, conocidas por "pisa y corre"; 450 carrozas funerarias; 40 ambulancias, y 4,000 motocicletas; total: 80,375.

"Además de éstos, tenemos muchos carros tirados por animales, carretillas, motonetas y bicicletas.

"Y para completar, llegan a nuestro puerto los barcos completamente cargados de automóviles y camiones de todas clases.

"Por todas estas razones, el ge-

neral Hernández Nardo está muy interesado en solucionar el problema del tránsito y colocarlo a la altura del de los Estados Unidos de Norteamérica".

Cooperación del Pueblo

Lo primero que desea la Policía es la cooperación del pueblo, dice el capitán Someillán, agregando:

"Desgraciadamente, no podemos negar que el 80 por ciento de las personas ignoran que existe un Reglamento y el 20 por ciento restante no lo cumple.

"Ahora ha llegado al momento de conocerlo y cumplirlo; de lo contrario, en fecha no muy lejana, se hará imposible el transitar por la ciudad de La Habana.

"Este es el momento de cooperar. Hay que evitar que los peatones crucen las calles con la misma lentitud que si caminaran por la acera; que no obedecen la señal de los semáforos, y esto no debe ser, se debe cruzar con rapidez las calles y permitir que los vehículos continúen su marcha, dado que de esta cooperación del peatón depende en gran parte la descongestión del tránsito".

Víctimas del Tránsito

Revela el capitán Someillán que en el año 1945 hubo 279 muertos y 2,219 heridos a consecuencia de accidentes del tránsito.

"En el año 1946, 335 muertos y 2,194 heridos. (Este porcentaje se pudiera reducir enormemente, si por todos se respetaran las disposiciones del Reglamento del Tránsito).

"Atendiendo a innumerables cosas similares a estas:

Primero. — Se hará cumplir en toda su extensión el Reglamento del Tránsito al pie de la letra.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

E.S.D.

- A L A C A M A R A -

Es en el elevado plano de la historia donde se encuentran las enseñanzas que nos dan ejemplos de las virtudes cívicas de nuestros grandes hombres, y muestran aquellos lugares del país que como arca milagrosa son dignos del respeto y la veneración de las generaciones presentes y futuras.

Nuestra República puede enorgullecerse de una Ciudad, privilegiada por la naturaleza, donde derramó toda la gama de sus encantos, coronada por altas montañas y circundada por el mar sureño. Sus hijos nobles, fuertes, patriotas, iluminados, han escrito las más bellas páginas de nuestra historia, ya en los tiempos remotos de la colonización y la conquista, ya en las luchas contra los invasores extranjeros, en la época en que todavía los cubanos estaban ligados a la Madre Patria; después, siendo los primeros en lanzar el reto a la poderosa metrópoli, figuraron entre los iniciadores y primeros mártires de la revolución cubana. Esa Ciudad heroica, es Trinidad, en el Término Municipal de su nombre, en la Provincia de las Villas, La bella y romántica población fundada por el Adelantado Diego Velázquez, en los primeros tiempos resulta contemporánea de San Salvador de Bayamo.

Los años no han destruido el carácter primitivo de la Ciudad. La vida romántica de los primeros periodos de la colonización, allí está intacta, palpitante, inspiradora. La tranquilidad espiritual de épocas menos mercantilistas, ha quedado con todo el suave aroma patriarcal.

Los palacios se levantan, no con el lujo magnífico de la riqueza pasada, aunque sí (con igual nobleza) reveladores de un gusto refinado y de una muy alta interpretación de la vida.

TRINIDAD, aislada del resto de la nación, nació de un...

1 9 4 9



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CONSTRUYEN "ISLAS" PARA REGULAR EL TRANSITO



Entre las obras que ejecuta en la Avenida del Malecón el ministerio de Obras Públicas, figura por orden del ministro Manuel Febles Valdés la construcción en los alrededores del parque Maceo de nuevas "islas" y aceras para lograr una mejor orientación del tránsito motorizado y de peatones en esa parte de la ciudad. En la fotografía puede apreciarse la nueva acera construida desde la calle Belascoain hasta la misma esquina de Marqués González. Al fondo, los obreros de Obras Públicas están construyendo "isletas" para obtener una adecuada distribución del tránsito en la parte del Malecón, de Galiano al mismo parque Maceo, para levantar su actual capa de pavimento, bastante deteriorada.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Modifican la Regulación en el Tránsito Habanero

La Comisión Nacional del Transporte, atendiendo peticiones de la Lonja del Comercio de La Habana, de la Unión de Vendedores y de la Sociedad de Conductores de Carros y Camiones, acordó modificar parcialmente la última disposición regulando el tránsito en las calles de La Habana Vieja.

Se suspende provisionalmente la prohibición de que los camiones y los vehículos de tracción animal transiten y se estacionen de 7 a 9 de la mañana en determinadas calles por las que circulan tranvías y ómnibus, aunque se mantienen las demás regulaciones del tránsito, en sentido de no permitir estacionamientos ni circulación de esos vehículos y camiones, desde las 11 y 30 de la mañana a la 1 y 30 de la tarde, debiendo la Policía Nacional adoptar las medidas pertinentes para el cumplimiento de estas disposiciones.

M, 11/20/4



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1 9 5 0



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TRANSITO

POR GUILLERMO MARTINEZ MARQUEZ

EL tránsito es una de las cuestiones más complicadas, y que requieren más urgente solución, en las sociedades modernas. En primer lugar, por el aumento extraordinario del número de vehículos. En segundo término, por el vértigo de la velocidad que se ha adueñado de los impulsos primarios del hombre. Y además, por el deseo creciente de todos los ciudadanos de todos los países, de trasladarse, casi sin tregua, de un lugar al otro. El mundo ofrece en estos momentos el espectáculo de una Babel, cruzada por las corrientes de los turistas y los agentes comerciales, los diplomáticos y los "intercambios" científicos y culturales en las mil direcciones de la Rosa de los Vientos.

Naturalmente, los caminos —hasta los del cielo— resultan insuficientes. Y, naturalmente también, no todos los que conducen un vehículo están preparados para ello, bien sea de manera sustantiva, porque no conocen el oficio a cabalidad, o bien porque, las preocupaciones, o el alcohol, o la premura del tiempo, le impiden observarlas durante un prolongado trayecto.

Cuba no puede ser una excepción en el panorama del mundo. Nuestro pueblo, amante de progreso, ha aprovechado las bienandanzas de estos años de fortuna, para comprar automóviles, para multiplicar el número de camiones y para viajar de un lugar al otro con frecuencia. Baste señalar, a este último respecto, que durante la Semana Santa última, se cuentan por decenas de millares los cubanos que se trasladaron a la Florida, para comprobar hasta qué punto estamos dominados por ese moderno afán de cambiar de sitio cada vez que la oportunidad se nos presenta.

Pero aquel afán de "tener un carro propio", y este interés por los horizontes nuevos, exigen un doloroso tributo. Es el que nos imponen los accidentes del tránsito. Recordemos, al efecto, que Norteamérica, el país de los turistas y de los automóviles por antonomasia, recoge, después de cada fecha de alborozo público, un trágico balance de cientos de víctimas.

Lo anterior, todo lo anterior, claro está, como paliativo, no como excusa, a la última "coincidencia" de este mes: cinco accidentes graves, con trece muertos y más de veintiséis heridos, en unas veinticuatro horas. Las cifras invitan a la meditación. Y al propio tiempo, exigen las medidas que su peligrosidad señala. Es preciso tratar de evitar que en el futuro pueda volver a ocurrir algo semejante.

El más lamentable de los sucesos —por el número de sus víctimas— ocurrió en Matanzas. Un gascar despedazó a un camión repleto de fieles de una secta religiosa. De tan lamentable hecho, lo primero que precisa señalar es que las regulaciones de tránsito vigentes prohíben terminantemente el que se transporte a personas en camiones. Se trata, pues, de una contravención a lo dispuesto, que las autoridades deben cuidar que no se repita en el futuro, sobre todo en las carreteras.

Dos jóvenes, muy estimados por cierto en la capital de Las Villas, perdieron la vida al precipitarse el auto en que viajaban contra uno de los extremos del río Falcón. No podemos precisar las acusas de este hecho, pero no hay duda de que algo funcionó mal en este caso: la dirección, los frenos, las gomas... En todo caso, conviene aconsejar a los que se lanzan a la conquista de la carretera, que los vehículos deben ser examinados por un técnico antes de cada viaje.

Del choque entre un ómnibus y un camión, ocurrido entre Mordazo y Cascajal, conviene resaltar las circunstancias en que se produjo. Según las actuaciones iniciales, parece que el ómnibus intentó "pasar" a un pequeño camión y dió un corte, en cuyo momento chocó con el otro camión. He ahí un vicio en el que a diario incurren, cientos de veces, la mayoría de los que conducen sus vehículos por las carreteras cubanas: "los cortes". Pero este vicio, que algunos choferes particulares pagan con sus vidas, debe ser castigado con severidad cuando se trata del conductor de un ómnibus, que pone en peligro y a veces, como en este caso, arrebatata la vida a sus pasajeros.

¿A qué seguir? La verdad es que, la mayoría de los accidentes, entre nosotros, como en casi todos los países, se producen cuando los que guían los vehículos se olvidan de las reglas mínimas de la seguridad, reglas que casi siempre tienen carácter obligatorio, aquí igual que en todas partes.

De todas maneras, estimamos que las autoridades, y los organismos encargados de cuidar las cuestiones del tránsito, deben redoblar sus medidas de precaución. Que la tragedia de ayer nos sirva de ejemplo.

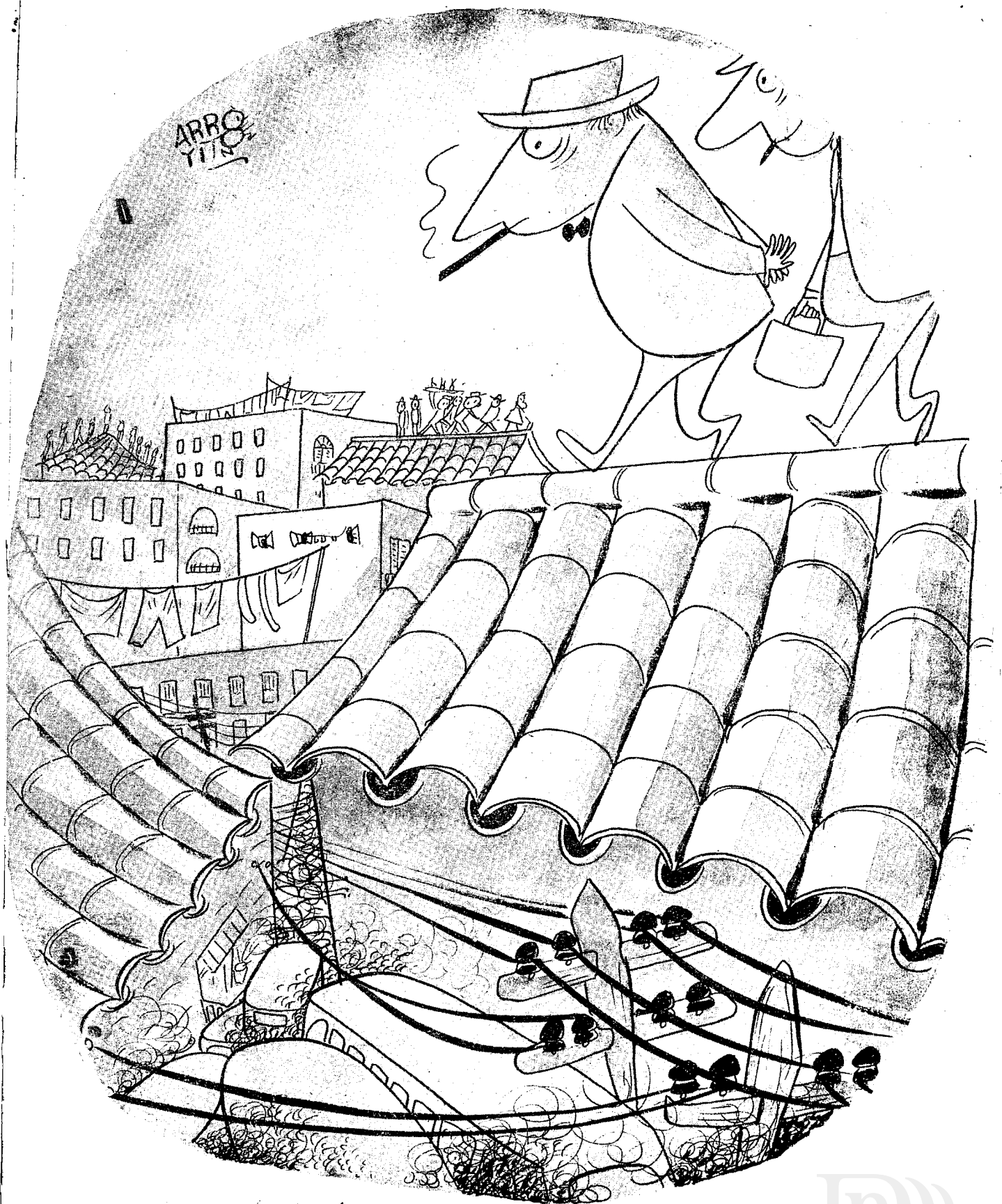


1 9 5 1



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



El futuro de los peatones en la Habana Vieja, está en los tejados...

Juan 1949

PD

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

EL "TRANQUE":

PESADILLA HABANERA

LA TRAGEDIA DE JUAN PUEBLO..!

TEXTO: DE CUBILLAS Jr.
FOTOS: DE MIRALLES.

Es un día 17 de cualquier mes. En la esquina de Monserrate y Lamparilla, Juan Pueblo espera un ómnibus de la ruta 6. Pasan diez, quince, veinte minutos y no aparece ni la sombra de la carrocería de un ómnibus. Juan Pueblo se dirige al «lunchero» del bar y le pregunta si los carros de la ruta 6 pasan por aquel lugar. El «lunchero» se vuelve, le echa una ojeada al almanaque y entonces le informa, con cierta doctoral complacencia, que los días nones todos los ómnibus suben por Obrapia, calle inmediata paralela a Lamparilla.

Ahora Juan Pueblo ha caminado una cuadra más y ya lo vemos montando guardia en la esquina de Obrapia y Monserrate. Pasan diez, quince, veinte minutos y no asoma un ómnibus por Obrapia. Es la una de la tarde. Ya este aspirante a pasajero ha perdido la oportunidad de almorzar en su casita de Luyano. No hay tiempo para ir y volver y entrar sin retraso en la oficina nuevamente. Pero antes de decidir en qué fonda o cafetín almorzará, Juan Pueblo se toma interés por saber qué ocurre con estas dichosas guaguas. Y al fin se entera: desde hace 45 minutos un tremendo tranque en Cuba y Amargura ha paralizado el tránsito en un amplio sector de la Habana Vieja. Causa: la caída del tendido aéreo de los tranvías que ha dejado sin corriente a los vetustos carros eléctricos en la estrecha calle de Cuba.

Juan Pueblo es el hombre de la calle. El obrero, el oficinista, el agente comisionista, el estudiante. Lo hemos situado en el escenario habitual del día habanero: el que

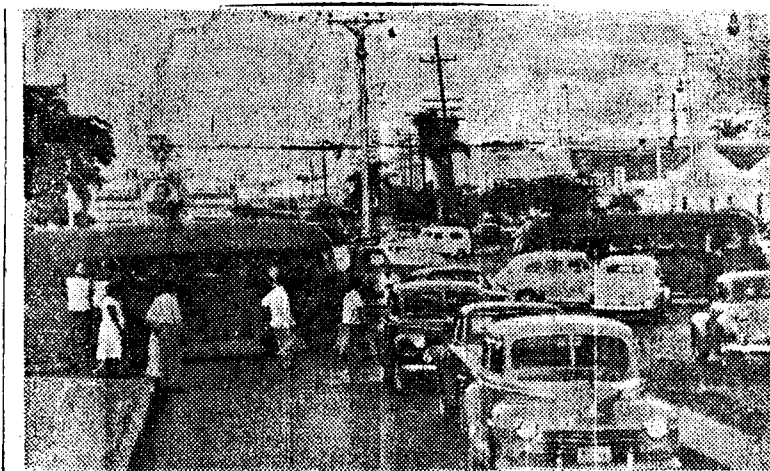
no cambia su decorado porque la obra y su argumento no cambian. Hasta podríamos atrapar un título para fijarlo en la cartelera indefinidamente, dándole nombre a este drama capitalino que cuantos andamos en la calle estamos viviendo, como espectadores y actores involuntarios, cada día: EL «TRANQUE»: PESADILLA HABANERA.

VEHICULOS INSCRIPTOS HASTA SEPTIEMBRE 30

	Vehiculos
A-1 Motocicletas	7,476
A-2 Autos particulares menos de 120 pulgadas de eje a eje	43,653
A-3 Autos particulares de más de 120 pulgadas de eje a eje	15,428
A-4 Autos de alquiler de 5 asientos	13,893
A-5 Autos de alquiler de 7 asientos	2,181
A-6 Omnibus de 3 a 12 asientos	10
A-7 Omnibus de más de 12 asientos	4,074
A-8 Vehículos de línea	465
A-9 Demostración	398
A-10 Prueba	67
B-1 Vehículos particulares de tracción animal —coches—	80
B-2 Vehículos de alquiler de tracción animal —coches—	169
C-1 Camiones hasta 5 toneladas	18,736
C-2 Camiones hasta 11½ toneladas	7,365
C-3 Camiones hasta 20 toneladas	2,081
D-1 Vehículos de 2 ruedas tracción personal ..	2,836
D-2 Vehículos de 2 ruedas tracción animal ..	2,654
D-3 Vehículos de 4 ruedas tracción animal ..	1,780
D-4 Bicicletas	11,562
SE-1 Vehículos de Servicios Fúnebres	343
SE-2 Omnibus de Colegio	365
SE-3 Omnibus de Beneficencia	24
	135,645



Amargura y Teniente Rey, junto con Lamparilla y Obrapia, cuatro calles inmediatas en sucesión, por las que circula el mayor volumen del tránsito de ómnibus en la Habana Vieja, fueron objeto de una medida de la Policía que no ha dado buenos resultados. Por ejemplo, los días pares, se dispuso que los ómnibus bajaran por Teniente Rey solamente y por Amargura los días noes. En cuanto a la subida, lo hacen por Lamparilla los días pares y por Obrapia los noes. Esto causa, a diario, grandes confusiones entre las personas que utilizan ese servicio de transporte, que tienen que estar pendientes del almanaque, para no perder preciosos minutos en cualquier esquina de esas calles esperando un ómnibus inútilmente. Aparte de que cada calle se obstruye terriblemente el día que le toca ser la utilizada para mayor corriente de circulación.



Se calcula que, de acuerdo con los datos suministrados por el Fondo Especial de Obras Públicas, en Cuba recuerdan alrededor de 135 mil vehículos motorizados. De este total, un 65 por ciento, o sease, 80 mil automóviles, omnibus y camiones, motocicletas, etc., circulan por La Habana y su vecindad. Cada mañana, cuando somos testigos involuntarios de uno de los fantásticos tranques que se producen en cotidiano en la

plazoleta de Agua Dulce, nos parece que se han reunido allí esos 80 mil vehículos habaneros. ¿Qué solución darle a esto? Evitar que sea la Calzada de 10 de Octubre la vía de comunicación más importante en aquella zona. ¿Cómo? Poniendo las calles adyacentes a la misma en condiciones tales que inviten a los conductores de vehículos a utilizarlas para el tránsito. El fotógrafo captó la escena de un tranque

la famosa plazoleta.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Cosas que ocurren con el tránsito en La Habana: La cuadra de Virtudes, entre Prado y Zulueta, tendrá entre diez y doce metros de ancho. Pues de una acera hay parqueo de automóvi-

les de frente y en la otra de costado. Y aparte de eso —¡gran poder de Dios!— la circulación de vehículos es en ambas direcciones. Aquí pudo sorprenderlo el fotógrafo: dos autos a punto de chocar a mediana de esa cua-

dra, porque la falta de espacio les impide maniobrar con libertad. Una medida inteligente de la Sección de Tránsito de la Policía Nacional podría terminar con este defecto.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



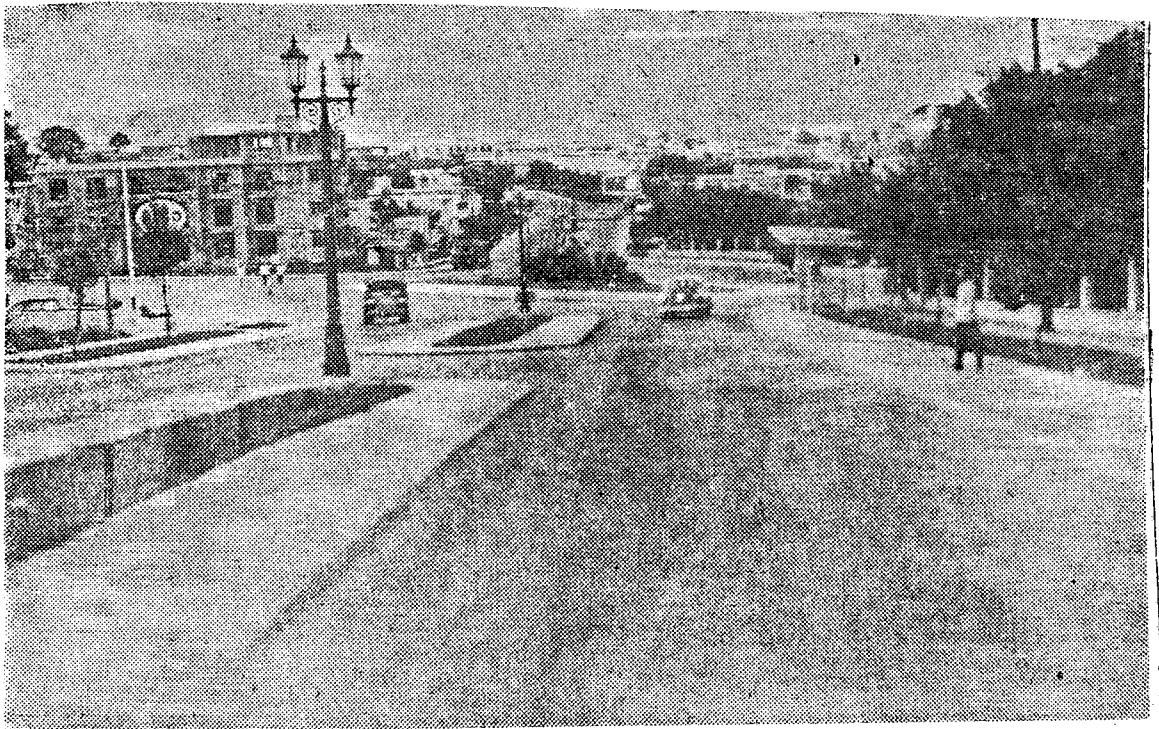
Así es como hay que realizar los trabajos de pavimentación en toda La Habana, singularmente en las calzadas donde hay colocadas paralelas del tranvía. Levantar los railes, romper la placa hasta dejar al descubierto las tuberías de servicio de agua, gas, etc. Reponer las tuberías, colocar registros, hacer todas las instalaciones soterradas que sea necesario. Y después, tirar una placa sólida, el rajón bien cilindrado y, finalmente, una capa asfáltica de mezcla garantizada, alcantarillado, gas, etc.

que pueda resistir el volumen de tránsito de nuestra capital, ciudad por la que circulan un promedio de 80 mil vehículos motorizados a diario. Esta es una escena de las obras de reconstrucción de la Calzada del Cerro, donde se están tomando todas las precauciones señaladas, porque bien sabido es que el mayor enemigo de un pavimento, después del agua, lo constituye la parcial ruptura de la placa del mismo para realizar entronques o acometimientos de servicio de agua,



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



A Pepe San Martín hay que acreditarle en su haber, como Ministro de Obras Públicas, el plan sesudo y práctico de construir una red de avenidas primarias que aliviara el enorme volumen de tránsito que pesa sobre la ciudad de La Habana. Así vino la prolongación de la Avenida

del Puerto por la Alameda de Paula y Desamparados, Tallapiedra, Fábrica; la Avenida de Agua Dulce; la Avenida de Dolores, que da salida a la carretera central a todo el tránsito de populosos barrios apartados de la capital, como son Arroyo Apolo, Santos Suárez, Cerro, etc. Esta es

una foto de la calle 26, en el Vedado, que se une en Rancho Boyeros a la Avenida de Agua Dulce, evitando grandes rodeos y haciéndoles ganar tiempo a los conductores de vehículos que se dirigen desde Miramar, Almerdares o el Vedado hacia zonas de la Vibo-
ra, Luyanó y otras.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Nadie discute que el trabajo de pavimentación de la Calzada de Infanta desde el mar hasta Carlos III, es lo mejor en su género que se ha hecho en La Habana.

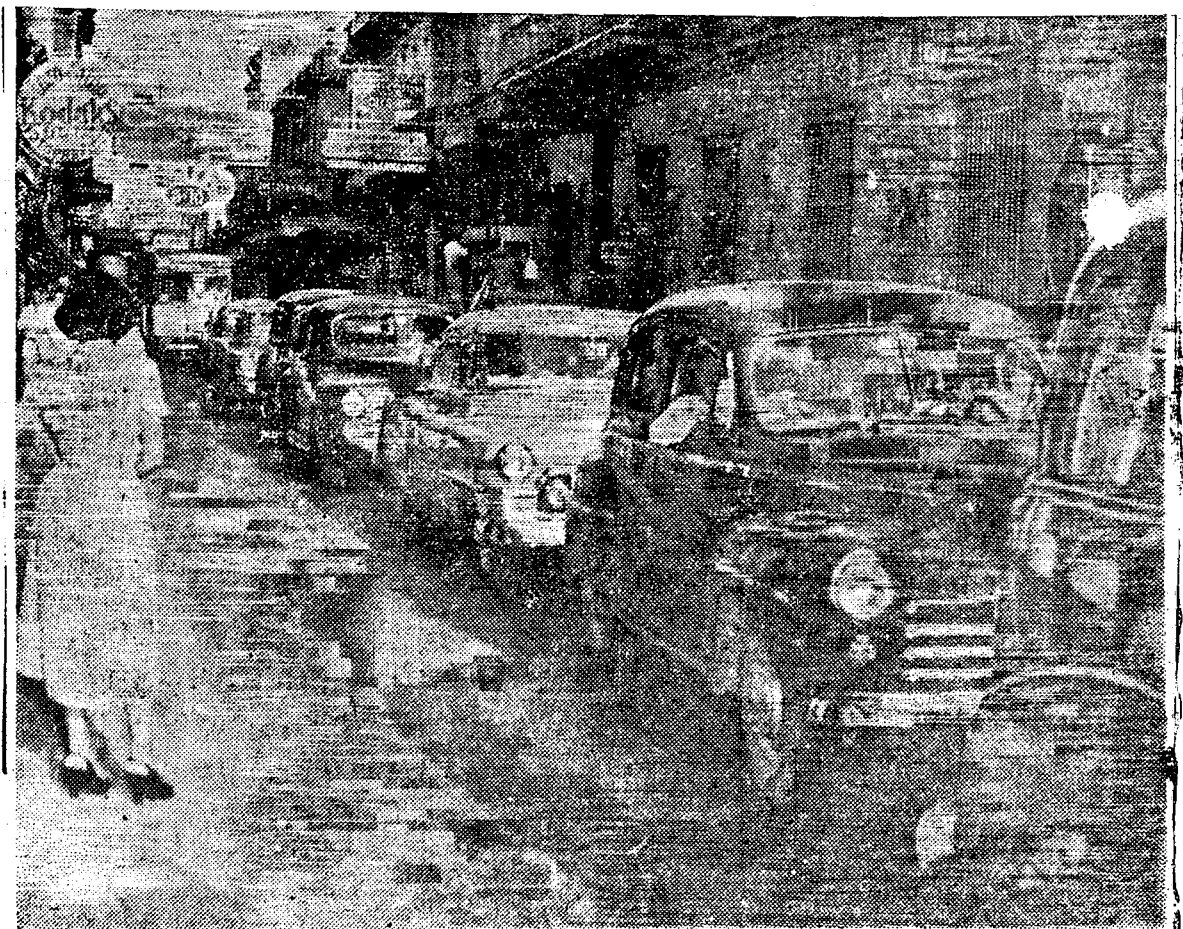
«La verdad es que Infanta la han dejado como un plato» —comentan los choferes. Pero también han quedado en pie algunos defectos capitales. Entre otros, estos

postes, que se levantan aún a dos metros y medio del contén, en plena avenida, constituyendo una perenne amenaza para los vehículos que transitan por allí.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



A cualquier hora de la mañana o de la tarde y aún en la noche, cuando el volumen de tránsito es grueso, los «tranques» en la calle de San José constituyen el espectáculo del momento. Largas hileras de vehículos, desde Prado o

desde Industria, hasta Galiano, cierran el tránsito en Industria, Amistad y Galiano, además, lo que equivale a paralizarlo en un radio de muchas cuadras a la redonda. ¿A qué se debe ello? A que en lo que respecta a las que cortan Galiano, hay más calles

de bajada que de subida y por ello siempre es más difícil que haya tranques, en Trocadero, Animas, Concordia, San Rafael San Miguel o Barcelona, que son de bajada, a que los haya en Neptuno, San José, Virtudes, etc., que son de subida.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Los problemas de su circulación

Por **ARMANDO MARIBONA**

(Especial para **ALERTA**)

“Hay que hacer algo para evitar las constantes congestiones del tránsito!” Esto se oye a todas horas en la ciudad-capital de la República y en los lugares más transitados de Santa Clara, ciudad Camagüey, ciudad Matanzas y Santiago de Cuba. El múltiple problema se va agravando de día en día, y para resolverlo adoptamos medidas parciales, que son “paños calientes”, remedios caseros, improvisaciones de poco valor. Los organismos oficiales y todos los ciudadanos aportan fórmulas mezquinas que creen muy inteligentes.

Desde 1925, estando yo en París, y habiendo visto allí y en Madrid y en Barcelona que se abrían nuevas y amplias avenidas, comencé a publicar artículos (véase la colección del “Diario de la Marina”) recomendando que fuesen impuestas a La Habana iguales medidas. Llevo, pues, cerca de 30 años de campañas infructuosas sobre este tema, y continúo escuchando, hasta a muchas personas cultas, exclamar ingenuamente: “¡Hay que hacer algo!”.

Se han sucedido los ministros de Obras Públicas, los alcaldes y los concejales, todos archiocapados y pletóricos de suficiencia mientras desempeñan su cargo. Ninguno le ha entrado al problema “con la manga al codo”, como dijera Martí. Unos pocos han hecho ampliaciones, escasas y con gran timidez, y estoy esperando que surjan los que estén dispuestos a renunciar un tanto sus poderes omnímodos, casi dictatoriales, confiando a una comisión permanente de técnicos especializados, el estudio y la aplicación de grandiosos planes modernos, comenzando por lograr la promulgación de una sabia, prudente y actuarial ley de plusvalía.

Mientras en Cuba nos ponemos en ridículo adoptando medidas parciales y recetando ungüentos, en las naciones progresistas se acude a las

SOLUCIONES TECNICAS

Los vehículos continuarán aumentando cuantitativamente, y empeorarán las congestiones si no se ponen en práctica procedimientos integrales. La cuestión debe ser planteada así:

I—Espacios y facilidades para que circulen

II—Espacios y facilidades para estacionarlos

III—Regulación de ambos tipos de espacios.

Los “traffic engineers”, los urbanistas profesionales y los ingenieros de Vialidad saben perfectamente cómo deben ser planeados y construidos y regulados los tres aspectos.

I—Aumentar los espacios para la circulación de vehículos es muy caro, pero no siempre resulta oneroso. Se ha demostrado en Barcelona, en Buenos Aires, en Ciudad México y varias urbes más, que las reformas pueden cubrir su propio costo mediante vastos sistemas de expropiación y reventa en las zonas que están en decadencia precisamente debido a las congestiones del tránsito, o por otras causas. Al reconstruir totalmente esas zonas, se obliga a que ocupen menos terrenos los edificios, lo cual se

compensa dándoles mayor altura y dotándolos de sótanos. Así ha sido costeadada en gran parte la apertura de amplias avenidas, que generalmente requirieron la demolición de manzanas enteras de edificios de varios pisos, algunos construidos hacia poco tiempo. El déficit de estas obras, cuando se produce, lo paga el respectivo Municipio, mientras el Municipio de La Habana, con 12 millones de pesos de presupuesto, no invierte un solo centavo en expropiaciones.

RAQUITISMO ANTIVIAL

Cuando aquí se abren nuevas arterias, en vez de darles los 110 metros de ancho que mide la “Presidente Vargas” de Río de Janeiro, las construyen con 2 pistas de 6 u 8 metros, como la Vía Blanca, a partir de la Carretera de Rancho Boyeros, y como la avenida central de La Habana, que se inicia en los muelles de Atarés y va a enlazarse con “Paseo” del Vedado, pasando por el Mercado Unico y por el Centro Cívico, llamada “Arroyo”, “Manglar” y “Araguren”. ¡Ni siquiera han sabido comprender el Ayuntamiento y el Ministerio de O.P. que se trata de la avenida central de La Habana, dándole un solo nombre en toda su longitud!

Los Ayuntamientos de Cuba han venido aprobando “repartos” con calles de menos de 14 metros de ancho, y sin avenidas principales cada 10 calles, con no menos de 25 metros de ancho, como lo ordenan las vigentes Ordenanzas de Construcción, que datan de 1861.

En cada ciudad de intenso movimiento de

vehículos hay que dar comienzo enseguida a una red de amplias avenidas primarias mientras se confecciona el Plano Regulador. (Yo sé que aquéllas forman parte de éste, pero no queda más remedio que dar cauces al tránsito urgentemente).

Hay que zonificar las ciudades y dotar a cada barrio de todos los servicios públicos necesarios, para que la gente no tenga que acudir a los lugares céntricos por lo que debe encontrar en su vecindad.

Hay que decidirse a aumentar los espacios por todos los sistemas conocidos, en contra de la pésima costumbre establecida en Cuba de edificar o reedificar sin ceder un solo centímetro a la vía pública, antes bien, robándole cuanto se puede, con el zócalo, las cornisas y los balcones, y vulnerando la Regulación que obliga a cortar las esquinas a chaffán para facilitar a los chauffeurs el volteo y la visibilidad. La tendencia moderna es que los edificios ocupen no más del 35 por ciento del terreno de cada manzana, y el resto se dedique a jardines de recreo, circulación de vehículos y estacionamiento de los mismos.

4

21

EJEMPLOS A SEGUIR

En New York se ha recurrido al procedimiento de construir calles elevadas, aprovechando la experiencia de los trenes urbanos elevados, que ya han desaparecido.

En Caracas están terminando la construcción de una avenida doble, de planos superpuestos, uno superficial y otro subterráneo.

En París, desde hace muchísimos años, y posteriormente en New York, Sao Paulo (Brasil) y otras urbes, se han resuelto no pocos problemas de cruces de la circulación de vehículos por medios de puentes (pasos superiores) y túneles o pasos inferiores.

El jefe del Departamento de Urbanismo de Miami me mostró su proyecto para descongestionar el sector comercial de la ciudad, que consiste en dedicar enteramente la planta baja de las manzanas a "parqueo", excepto un cuerpo central que ocuparán rampas, escaleras mecánicas y ascensores, para el público. (En Río de Janeiro el edificio de uno de los Ministerios está dispuesto de esa manera y en La Habana el edificio que comenzó a ser construido para la Marina de Guerra corta el tránsito de la calle Baratillo, por la cual antiguamente se circulaba, a pie o en vehículo, atravesando el edificio de la Intendencia, que debió haber sido reconstruido en vez de demolerlo). El proyecto de Miami incluye balcones y puentes en vez de aceras; pues éstas serán suprimidas para ensanchar las calles, con lo cual el tránsito de peatones y las actividades comerciales se efectuarán a equis metros de altura del terreno del sector citadino actualmente congestionado.

En importantes urbes como París, Londres, etc., los ómnibus con "imperial" —de dos pisos— transportan casi el doble de pasajeros y ocupan el espacio de un solo vehículo. Cuando yo diseñé un modelo de ómnibus de dos pisos que pudiera circular por debajo del tendido eléctrico tranviario, varios ingenieros me explicaron que su altura exige calles más planas que las habaneras, y sin baches. Únicamente se utilizan ómnibus de dos pisos en aquellas ciudades donde mantienen siempre perfecto el pavimento, y el drenaje pluvial es subterráneo y está dotado de incontables tragantes.

Huelga decir que con estas y otras soluciones se daría mayores espacios y facilidades a la circulación de vehículos.

(Mañana publicaremos la segunda parte de este trabajo, dedicada al estacionamiento de vehículos).

Alfonso...



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Disposiciones Para Regular el Tránsito

Elaborado un plan por el jefe de la Policía, para evitar accidentes y descongestionar el tránsito. El jefe de la Sección de Motocicletas hará cumplir las disposiciones

La Habana, indiscutiblemente, es una de las ciudades más importantes de América y por consecuencia lógica el tránsito de vehículos es abrumador, originando problemas tan variados y difíciles que para vencerlos han resultado infructuosas, hasta el presente, cuantas gestiones han realizado las autoridades.

Como este problema de suma importancia cada vez se agudiza más por el considerable aumento de vehículos y el crecimiento de nuestra joven pero importante capital de la República, se han unido voluntades e iniciativas para tratar de poner remedio a ese mal que amenaza con agravarse por día.

El jefe de la Policía Nacional, coronel del Ejército Cecilio Pérez Alfonso, ha prestado especial atención al tránsito en la capital y se propone llevar a cabo múltiples medidas con las cuales cree irradiar esos inconvenientes en beneficio de todos, es decir, de automovilistas, del comercio y del pueblo en general, disposiciones que ya han sido iniciadas.

Las medidas que se están poniendo en práctica han sido encomendadas a dos jóvenes pero entusiastas y capacitados oficiales de la Policía Nacional, que han realizado acuciosos estudios de las medidas policíacas establecidas en distintos países para evitar ese vital problema, especialmente en las más importantes ciudades de los Estados Unidos; estudios que han dado óptimos resultados y que se proponen poner en práctica en la Habana, atendiendo las sugerencias del coronel Cecilio Pérez Alfonso. . . .

Los oficiales a que hemos hecho alusión son el capitán Raúl Rodríguez Santos y el teniente Alberto Triana, jefe y segundo jefe de la Sección de Motocicletas de la Policía Nacional, quienes han iniciado la descongestión del tránsito en importantes avenidas y calles comerciales de la urbe, eliminando el estacionamiento de vehículos en las mismas.

Esas disposiciones están siendo aplicadas escalonadamente, es decir, que día a día van "limpiando" las calles de mayor circulación o tránsito, impidiendo que se estacionen en las mismas los autos, bien de alquiler, particulares o de casas comerciales que signifiquen una obstrucción al buen funcionamiento del tránsito, lo que ya ha dado resultados de innegable beneficio.

Las medidas que se han implantado y las que se irán estableciendo, como decimos anteriormente, es producto de un plan cuidadosamente estudiado que no dudamos, de hacerse cumplir, dará el resultado apetecido.

Esos estudios han aconsejado, entre otras cosas, la instalación de señales reguladoras de la velocidad a que pueden ir los automovilistas o cualquier conductor de vehículos motorizados; señales que el coronel Cecilio Pérez Alfonso tiene especial interés en instalar en todas las calles capitalinas para que el chofer no pueda alegar desconocimiento de las medidas. Además, se colocarán líneas de puntos en las vías, indicadores del camino a seguir por el automovilista y en un futuro próximo se editarán folletos ilustrando a todas aquellas personas que guían vehículos cómo deben conducirse y todos los requisitos que deben tener en cuenta para evitar accidentes e ir reduciendo el uso del claxon o cornetas, que tantas molestias causa, especialmente en los lugares donde radican centros benéficos, lucha que desde hace tiempo vienen realizando el Ministerio de Gobernación y "La Liga Contra el Ruido".

La policía, especialmente la Sección de Tránsito y la Sección de Motocicletas, harán cumplir estrictamente la legislación en relación con las calles llamadas principales y secundarias, cuyo incumplimiento ha dado lugar a infinidad de accidentes, funestos muchos de ellos. Se exigirá a todo chofer que, circulando por una calle secundaria tendrá que detener invariablemente la marcha del vehículo, caso de tratar de cruzar una calle principal. Por ejemplo, el automovilista que circula por la calle Manrique, al llegar a la Calzada de la Reina, tendrá que detenerse no menos de diez metros de la esquina, para atravesar la vía sin ocasionar accidente. Caso de incurrir en la infracción, el responsable será multado, ya que existe una perfecta identificación con los jueces de la capital que en estos casos actuarán inflexiblemente.

Otro de los aspectos más importantes en estas cuestiones son aquellas personas que irresponsablemente conducen vehículos en estado de embriaguez, lo que será perseguido por la policía con esmero interés, pues es de todos conocido que choferes beodos han causado grandes desgracias, en lutando rogaros por su manifiesta imprudencia.

En torno a este aspecto el coronel Cecilio Pérez Alfonso y sus colaboradores, capitán Santos y teniente Triana, han dedicado especial interés, proponiendo, inclusive, que se les retire la cartera dactilar a esos infractores en caso de reincidencia.

Además, se trata por todos los medios de que todos los conductores de vehículos motorizados estén plenamente capacitados, físicamente, para el desarrollo de esas acti-



vidades, lo que quiere decir que aquellas personas que padezcan defectos visuales estarán prácticamente incapacitados para ejercer como choferes.

Todos conocemos la legislación actual con respecto a las llamadas "piqueras" de automóviles, que funcionan en distintas calles de la capital por autorización de la Comisión Nacional de Transporte, en las cuales muchas veces se adultera el permiso expedido por este último organismo, originando serios problemas a la buena marcha del tránsito. Es decir, que en algunos de esos lugares la Comisión Nacional de Transporte autoriza el funcionamiento de diez autos y se instalan quince. Estas irregularidades también serán combatidas por el capitán Santos Rodríguez y sus subalternos.

En cuanto a estos problemas de parqueo en la Habana, hay muchos pormenores que no dudamos han sido sometidos al correspondiente estudio por parte del coronel Cecilio Pérez Alfonso y sus colaboradores, que indudablemente tienen que ser resueltos si en verdad se trata de solucionar tan vital problema.

Existen calles y avenidas donde la circulación de vehículos es cada vez más difícil. Pongamos por ejemplo la Calzada de Gallano, donde todos presenciarnos a diario los enormes "tranques", que significan molestias para aquellas personas que van en autos u otros vehículos motorizados y que pierden a veces media hora en salvar la distancia hasta San Lázaro.

A nuestro juicio debería suprimirse terminantemente el parqueo desde Concordia hasta Barcelona y obligarse a los choferes de ómnibus ir en una carrilera, junto a la acera, medida que no dudamos resolvería los llamados "tranques" en ese lugar.

Otro de los puntos culminantes en estos asuntos constituyen los cruces donde funcionan semáforos, en cuyas esquinas desde antaño los ómnibus y tranvías tienen por costumbre realizar el cambio de transferencias.

Los estudios realizados en ese sentido han aconsejado al jefe de la policía y los jefes de la sección de motocicletas, capitán Santos y teniente Triana, despejar esos lugares, recomendando a las distintas empresas que se tome o deje pasaje una cuadra antes de llegar al semáforo para facilitar el perfecto funcionamiento del tránsito.

Hasta ahora cualquier ómnibus o tranvía llega a uno de esos lugares y pese a tener la luz verde que indica a su conductor seguir su itinerario, se detienen para dejar o tomar pasajeros, impidiendo que los demás vehículos que circulan detrás continúen su camino con el consiguiente perjuicio de la mayoría.

Los peatones es otro de los extremos estudiados cuidadosamente, pues la imprudencia de éstos ha ocasionado inclusive muchas pérdidas de vidas al tratar de cruzar la calle en forma inesperada.

Las autoridades policíacas tratarán por todos los medios de demostrar al peatón la conveniencia de cruzar las calles sólo y exclusivamente por las esquinas, es decir, recomendar que no se cruce la calle a mediación de cuadra, pues en el mejor de los casos dan lugar, a veces, a nuevos accidentes al tratar de evitar el automovilista arrollar al peatón imprudente.

En torno a todos estos tópicos el compañero Armando Canalejo, jefe de esta página, ha comentado ampliamente en su "Actualidad Policiaca", las medidas que han sido adoptadas por la policía, especialmente en su artículo de ayer, en el cual felicita calurosamente y dedica elogios al capitán Rodríguez Santos, muy merecidos por cierto, pues es un oficial joven que se preocupa del trabajo a él comendado.

En el curso de la charla que sostuvimos con el capitán Rodríguez Santos y el teniente Triana, nos informaron todo cuanto se proponen realizar, siguiendo las instrucciones del coronel Cecilio Pérez Alfonso, en relación con el parqueo en la Habana, que es precisamente el ángulo más importante de toda la confusión que actualmente padecemos.

Para asegurar el mejor desenvolvimiento del tránsito—nos dicen Rodríguez Santos y Triana—, el jefe de la policía nos ha encomendado la implantación y estricto cumplimiento de las disposiciones siguientes:

- (t) Sólo se podrá parquear en las aceras nones, los días nones.
- (b) Los días pares se podrá parquear en la acera de los pares.
- (c) El vehículo se tendrá que parquear a 25 centímetros del contén de la acera.
- (d) No se podrá estacionar vehículo alguno en dirección contraria al tránsito.
- (e) No se podrá parquear de cutata hasta tanto se haya rebasado el contén de la acera.
- (f) No se parqueará a no menos de 50 centímetros del otro vehículo.
- (g) No estacionarse en zona de paso o en zona de "no autos".
- (h) No estacionarse no menos de diez metros de la esquina anterior donde no existan líneas de tranvías. Si las hubiere, a no menos de 20 metros.

- (i) No situarse a menos de cuatro metros de cualquier hidante y
- j) No bandonar el carro con las llaves puestas en el chuchó de arranque.

La infracción de tales disposiciones implicará una multa para quien las cometiere.

Como se ve, el problema del tránsito en la Habana es objeto del más minucioso estudio por parte del rector policiaco, coronel Pérez Alfonso y otros oficiales, entre ellos Rodríguez Santos y Triana, quienes han enfocado el asunto desde todos los puntos de vista para darle la solución que el caso requiere.

Los árboles situados junto a las calles, avenidas o carreteras no han escapado a los estudios que aún se vienen realizando, así como otros obstáculos que indebidamente se ofrecen, sin que hasta ahora se eliminaran, para toda aquella persona que guía un vehículo motorizado, entre ellas reflectores que son colocados especialmente en agencias de automóviles para destacar, iluminándolos de noche, los modelos que tienen en exhibición.



3

En torno a los árboles, según nos informaron Rodríguez Santos y Triana, el jefe de la Policía ha establecido contacto con los funcionarios de Obras Públicas y en breve se procederá a la eliminación de los árboles donde se han registrado distintos accidentes. Y con respecto a los reflectores, sin causar el más ligero daño a los comerciantes, se solicitarán de éstos que los reflectores sean colocados de afuera hacia adentro y no en forma viceversa, como ocurre en la mayoría de los casos, lo que da lugar a que los choferes que no se han percatado de ese obstáculo, se les encandile la vista, lo que puede ser el agente provocador del accidente.

Debemos significar a nuestros lectores, que todo cuanto hemos expuesto anteriormente, es en síntesis, la obra renovadora de la regulación del tránsito, que se propone llevar a cabo el jefe de la policía, coronel Cecilio Pérez Alfonso.

FELICITAN A LA POLICIA

El comerciante Jesús Couce Rodríguez, presidente de la Asociación de Comerciantes de la calle Zanja, y el secretario de dicha organización, doctor José Alió, concurrieron a las oficinas del cuartel maestre, donde tiene instalado su despacho el capitán Raúl Rodríguez Santos, con el fin de felicitarle por las medidas adoptadas para descongestionar el tránsito en la capital.

Dijeron los visitantes, que los comerciantes de esa importante calle colaborarán con la policía, para el mejor éxito de la campaña, que indudablemente les beneficiará, ya que las medidas que se están aplicando son justas y razonables.

Pais, novela / 51



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Nov 30/77

Por
Octavio Jordán

Hay que Tener Paciencia, Amigo Automovilista

CON las últimas medidas que sobre "estacionamientos indebidos" ha dictado la policía nacional, muchos automovilistas han perdido la paciencia y se nos han acercado a preguntarnos—como si nosotros pudiéramos decirlo—dónde meten ahora sus automóviles.

Francamente, amigos, la pregunta es difícil de contestar, pero si ustedes no se molestan y tienen la paciencia de razonar con nosotros, quizás pudiéramos decirle "dónde".

En primer lugar, nosotros, los automovilistas criollos, somos demasiado cómodos. Quisiéramos ir en el propio automóvil hasta "el quinto piso", y si fuera posible meterlo en el elevador, por lo que nos molesta una barbaridad no encontrar espacio para estacionarlo exactamente frente al 563, número de la casa hacia donde nos dirigimos, espacio, que ya se encuentra ocupado por otro automovilista, no menos cómodo que nosotros, que se dirigía al 565. Así somos en cuanto a "no molestarnos en caminar" después que hemos comprado nuestro primer coche.

¿Cree usted justo, por ejemplo, que un señor estacione su automóvil, digamos en Galiano, desde las ocho de la mañana a las seis de la tarde, mientras que usted, quien sólo necesita diez minutos para comprar una corbata no puede siquiera acercarse al comercio escogido para su compra? Desde luego que no.

Ahora bien, ¿no cree usted que si ese señor piensa utilizar el espacio disponible durante cuatro, cinco o más horas, muy bien podría estacionar su automóvil a cinco cuadras por lo menos del lugar que pretende visitar por ese largo espacio de tiempo?

Quiere decir ésto, que no hay que volverse loco porque se haya suprimido el doble parqueo en Amistad, Industria, Sin Miguel y otras calles estratégicas que sirven para descongestionar la zona comercial de la ciudad. Esa es una medida perfectamente lógica. Si usted decide ir de tien-

das con su automóvil, por ejemplo, operación en la que ha de invertir dos o tres horas, ¿por qué no deja su auto, digamos, en Lealtad, Escobar, Gervasio u otra calle comercial como éstas de Galiano, el corazón comercial de la ciudad, y se dirige andando—ejercicio que mucho favorecerá su línea—hasta su comercio favorito? Esto sería lo más lógico, y cuando decimos ir de tiendas, también nos referimos a los que visitan un cine o simplemente laboran en alguna oficina o comercio de la zona.

La distancia a que debe usted dejar su automóvil estacionado, está en razón directa con el tiempo que piensa utilizar dicho estacionamiento, de ahí que muchas ciudades americanas y europeas, donde el tránsito y el urbanismo se llevan de la mano, hayan resuelto esa distribución equitativa del espacio más solicitado disponible, por medio de los metros contadores de parqueo, que obliga al automovilista a estacionarse en ellos el tiempo preciso para diligencias rápidas o compras sin "bulevardeo". Esto sería lo ideal entre nosotros, y como hemos dicho en anteriores ocasiones, los primeros beneficiados serían los propios comerciantes, pues el día que el espacio sea distribuido equitativamente, un mayor número de parroquianos encontrarán facilidades para estacionar sus automóviles y hacer sus compras.

Pero cómo pensar en ésto, hoy, resulta utópico—aunque la Comisión Coordinadora de Enlace y Urbanismo pudiera acometer la tarea—cuando se hable de estacionamiento largo, es decir, de muchas horas, hay que ir pensando también en espacio a grandes distancias del lugar, distancias que pudieran regirse más o menos por esta o parecida regla: Menos de una hora de estacionamiento, 2 a 3 cuadras. Más de una hora y menos de tres, 5 a 6 cuadras de distancia. (Gervasio, Escobar, etc., con relación a Galiano). Más de tres horas y menos de seis, 8 cuadras por lo menos. Más de seis horas, ¡Guárdelo en un garage, por Dios!



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1 9 5 2



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LOS PROBLEMAS DEL TRANSITO EN MIAMI SON IGUALES A LOS DE CUBA

Por Armando Maribona

I

El más grande error urbanístico cometido en Miami, y que es una de las causas del congestionamiento del tránsito, se debe a que cuando fué planeada la ciudad, siendo entonces un poblado de pescadores y agricultores, con 500 vecinos, prevaleció el criterio de que muy improbablemente llegaría a tener 50 mil almas de población... y en 50 años ha llegado a 500 mil, creciendo a razón del 16 por ciento anual.

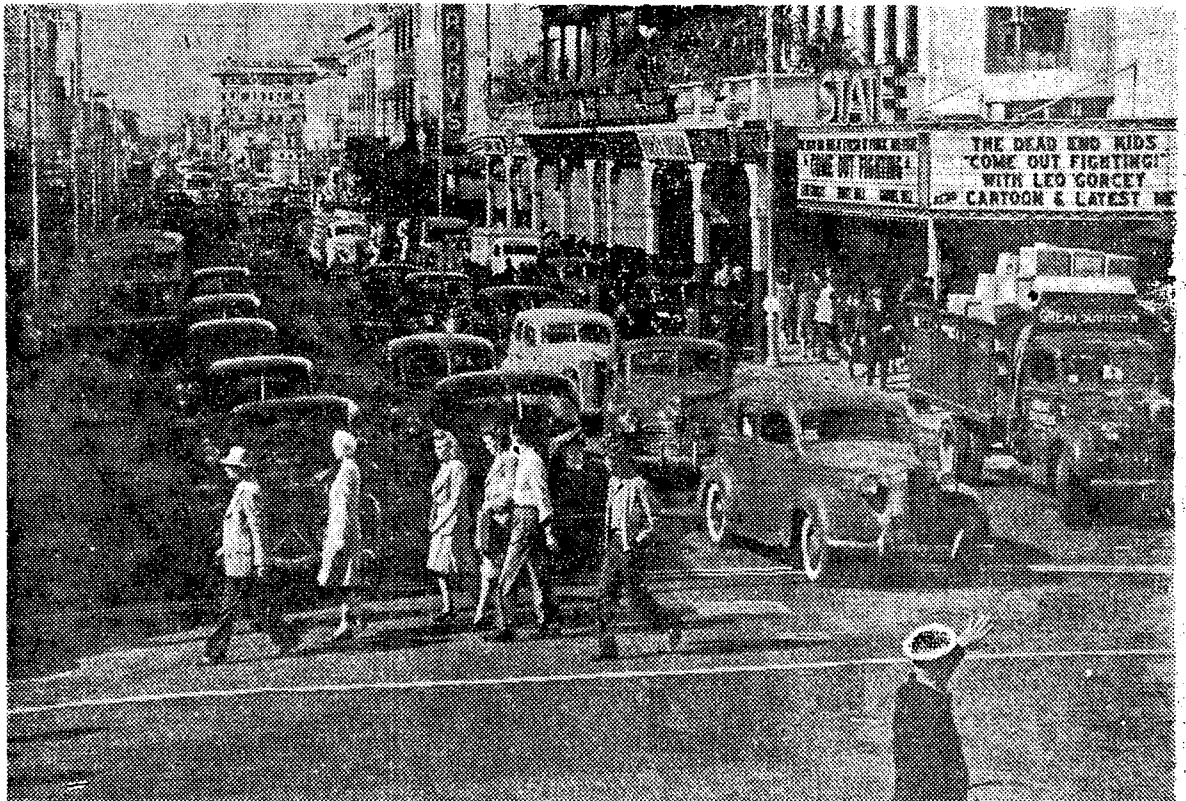
Su historia es reciente. A principios de 1895 las cosechas de naranjas del norte y el centro de la Florida se congelaron, no así las del sur. La señora Julia D. Tuttle se había establecido cuatro años atrás en Fort Dallas, adquiriendo más de 200 acres de terreno, y enviaba por mar

II

¿Para qué dar a las calles más de 15 metros de ancho, ni más de 25 a las avenidas? —protestaban los "repartistas" fundadores de Miami, parecidos a muchos de los de Cuba en su mezquindad, miopía y avaricia. Empeoró aquel criterio aldeano cuando los "comisionados" (concejales), no menos ruines que los "repartistas", autorizaron suprimir el espacio del jardín frontal de los sectores residenciales céntricos, permitiendo que los edificios llegaran hasta la acera. ¡Exactamente la misma estupidez que perpetran en Cuba los propietarios y concejales avariciosos y los arquitectos mercenarios, puestos de acuerdo para desobedecer las Regulaciones de Construcción. Con la diferencia de que en Miami desde hace 15 años están rectificando

paulatinamente esas transgresiones, y con la diferencia también de que nuestras calles sólo tienen 5, 6 ó 10 metros de ancho, y nuestras avenidas miden: Infanta, 18 metros, Reina, 15 metros; Galiano, Belascoain y Monte, 12 metros, etc. (A la avenida central de La Habana, que enlazará Desamparados y los muelles del Arsenal con "Paseo" del Vedado, pasando por el Mercado Unico, Pepe San Martín le señaló tan sólo 18 metros de ancho, lo que aceptaron Febles y Casero).

Las vías públicas de Miami miden 50 pies de ancho como mínimo (15.2 metros), y las avenidas miden de 70 pies (21.3 metros) a 100 pies (30.5 metros). Existen algunos callejones de 20 pies de ancho, dedicados a cargar y descargar mercancías. Las calles residenciales miden 50 pies de ancho, o más. Ciudad Miami tiene 48

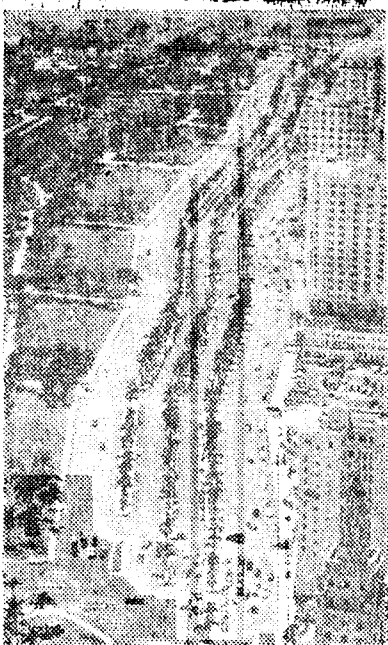


Flager Street, la más importante calle comercial del Estado de la Florida, por la que transita gran parte de los siete millones de turistas que acuden a esa región y de los 500 mil habitantes de Greater Miami, lo que motiva constantes dificultades de tránsito en las horas de mayor actividad. Obsérvese el ómnibus arrimado a la acera —a la izquierda— para tomar y dejar pasajeros, gracias a lo cual los demás vehículos pueden circular con menor dificultad.

sus frutas a San Agustín, terminal del ferrocarril. Mrs. Tuttle llevó frutas y flores de su finca al magnate ferrocarrilero Mr. Henry M. Flagler, explicándole que aquella helada y otras anteriores jamás descendieron a la región subtropical floridana, por lo que él debería extender la línea férrea hasta allá. Mr. Flagler acudió en un pequeño barco, conveniéndose de que se trataba de "la tierra del sol y las flores". ¡Los españoles, sus descubridores y conquistadores, la habían bautizado correctamente!

La señora Tuttle ofreció a Mr. Flagler la mitad de sus terrenos, y otro tanto hizo Mr. William B. Brickell, que poseía mil trescientos acres, para que, además de la vía férrea, construyese un hotel y acometiera la urbanización.

Cuando Mr. Flagler decidió extender el servicio de la "Florida East Coast Railway", Cuba estaba obteniendo gran publicidad a causa de la guerra hispanonorteamericana, y la visitaban muchos turistas estadounidenses, por lo que llevó los raiiles no sólo al río Miami, sino hasta el extremo inferior de la Florida, uniéndolo la cayería con un puente que le costó 50 millones de dólares e hizo de Key West la terminal del famoso tren "Havana Special", destinado al transporte de turistas. Semidestruido el puente por el ciclón de 1926, el Estado lo adquirió en 5 millones, adaptándolo a vehículos automotores con un costo de 50 millones.



El Biscayne Boulevard de Miami, con su cuádruple vía que suma 16 pistas para vehículos. El Convention Hall, situado a la derecha, tiene amplios espacios para el estacionamiento de automóviles.

millas cuadradas de superficie (11 kilómetros), cuenta con 800 millas lineales de bien pavimentadas vías terrestres, 1 (282 kilómetros) y 14 millas cuadradas (22.5 kilómetros) de vías fluviales (ríos y canales).

III

Gracias a la bondad del clima y al empeño colectivo de dejar satisfechos a los turistas, Miami se ha extendido sorprendentemente hacia el norte, el sur y el oeste de la intersección de las avenidas "Flagler" y "Miami", donde fué iniciada la ciudad. Y aún cuando al Este se encuentra la enorme bahía Biscayne, la separan del Atlántico pantanos y arenales, sobre los que fué erigida, en poco más de 35 años, otra ciudad, Miami Beach. Ambas forman parte de Greater Miami, integrado por 20 términos municipales que forman apretado bloque de zonas urbanizadas, parques y canales, con una población total de medio millón de almas.

Greater Miami atrae cada año gran parte de los 7 millones de turistas que acuden al Estado de la Florida y dejan en él, si hemos de creer las cifras de las Cámaras de Comercio, cerca de mil millones de dólares. Durante sus 5 días promedio de permanencia los turistas invaden las amplias aceras de los sectores comerciales de ambas ciudades y llenan los omnibus, los "pitneys" (automóviles "boteros" con itinerarios y tarifas señalados) y los taxis, o utilizan sus automóviles propios, que ascienden a 750 mil, que al sumarse a los cien mil automóviles particulares de la población residente, necesitan grandes espacios para parqueo, públicos y privados, clasificables en: I. Solares yermos, donde los automovilistas "parquean" por sí mismos, 3,603 espacios, y con empleados que los estacionan, 3,104 espacios. Entre 8 a. m. y 6 p. m. 5,707 parquean por sí mismos y 6,151 mediante empleados. Parques de todo el día, en solares yermos, 2,104 y con empleados, 1,486. No debe calcularse sobre la suma de espacios, porque salvo en los casos de parqueo de 6 a. m. a 8 p. m. y todo el día, los mismos espacios son utilizados sucesivamente por distintos automóviles. El pago promedio de alquiler de cada espacio es 27.1 centavos por hora. ¡Una renta fabulosa!

En Miami el tránsito se canaliza por las vías paralelas a las avenidas "Flagler" y "Miami" y por el Boulevard Biscayne, pero su mayor intensidad la producen los establecimientos comerciales de la Ave. Flagler y vecinos a la misma, que aumentan en número, en tamaño, en lujo, confort y en la variedad de artículos, y perfeccionan su amabilidad, su cortesía y los servicios gratuitos que ofrecen al público, con aire acondicionado, salas de descanso, enfermeras y botiquín para casos leves de malestar, dolor de cabeza; agua potable fría, servicios sanitarios de amplitud, agradable apariencia y limpieza extraordinarios, con jabón y toallas de papel, costeable todo ello gracias al enorme volumen de ventas, no debido a la gran utilidad que dejan pocas transacciones, pues también en Miami, durante una época, disminuyó el turismo por cobrar precios elevados, y les sirvió de lección.

Quedan explicadas las causas del problema de la congestión de vehículos. En un próximo artículo veremos cómo han venido solucionándolo hasta el presente y cuáles son los proyectos para el futuro.

N. del A. Debo los datos y cifras de éste y del siguiente artículo a la amable cooperación del señor Manuel H. López, jefe de la División Latinoamericana del Ayuntamiento de Miami, quien me puso en contacto con los funcionarios oficiales relacionados con Urbanismo, Tránsito y Policía, señores Art Darlow, Vance Wilson, Fred Austin y, muy especialmente, William L. Pallot, de vigorosa personalidad, chairman de los comités de obras públicas y de estacionamiento de vehículos de Miami, animador de grandiosos proyectos.

TRANSITO Y AUTOMOVILISMO

Por CARLOS GOMEZ

(De la Redacción de INFORMACION)

LOS "PARQUEADORES", CALAMIDAD NUMERO UNO

¿Habrá un rincón de La Habana donde pueda alguien intentar dejar su auto sin que al instante



se presente un titulado "parqueador", con un trapito sucio entre las manos, y lo ponga bajo su égida?

Entre las calamidades que asedian al automovilista habanero, ninguna parece ser tan temida como esa, porque es un clamor incesante el que recibimos y una constante invitación a "hacer algo para contribuir a que se acabe el relajo de los parqueadores".

Una vez estuvieron uniformados, fichados y garantizados por el control de la Policía. Pero aquello duró lo que una rosa... En cada cuadra, actualmente, hay un hombrón o un chiquillo, dueño del espacio. Y no hay otro medio de quitárselo de encima si no es dejando en sus manos una moneda, que multiplicada por el número de estacionamientos en el curso del día, representa una buena suma al mes.

En algunos, sitios, indudablemente, el "parqueador" es útil, porque ayuda a la maniobra, avisando al que maneja el momento propicio para entrar o salir de la fila, cuidando de prevenir al vehículo que se acerque, etcétera, pero en la mayoría de los casos el tal "parqueador" no es más que un extractor, un succionador del bolsillo, sin prestar ninguna utilidad. Por el contrario, se limita a pasar el pañito por sobre la carrocería y más que limpiar lo que hace es dañar el acabado, porque el polvo depositado es como un fino esmeril.

He aquí un ejemplo: un auto estacionado en un amplio paseo. La familia venía a recogerlo. Surgió, de entre las sombras, el "parqueador".

—¿Cuál es su auto, dócto?... Yo se lo estaba cuidando.

—¿Lo cuidabas? Pues señálame... porque ninguno de esos es mío.

Y ambos caminaban, por la amplia acera del paseo... Entraba en ese momento un barco. La familia estuvo un rato contemplando la escena. El "parqueador" se marchó. Entonces, como el auto estaba enfrente, lo tomaron y se marcharon, sin que el celoso vigia advirtiera que se llevaban el auto que "cuidaba".

Eso pinta, a grandes rasgos, cómo funciona el cómodo sistema de sacar reales y pesetas, bajo la conminatoria amenaza del ponche o del arañazo.

Los automovilistas nada pueden hacer por su cuenta. ¿Qué van a hacer? Es un asunto enteramente para la Policía. ¿Cómo? Pues el guardia de posta, que conoce cuanto ocurre a su alrededor, debe impedir que quienes no estén debidamente autorizados, y eso en los lugares en que se haga necesaria su actuación y no en ningún otro, hagan de "parqueadores". Al verlos con la bayetita en la mano debe espantarlos. ¡Y cuánto se lo agradecerán los automovilistas!

REVISION INDISPENSABLE

Continúan los accidentes. Y como un disco que se repite, la misma explicación: fallaron los frenos; se rompió la dirección.

La excusa será válida o no y el motivo de accidente cierto o una salida por la tangente, pero la realidad es que la pasiva admisión de esa declaración conlleva el reconocimiento de que hay muchos frenos y muchas direcciones en mal estado. Ante eso, es indispensable un control absoluto, por parte de las autoridades, que garantice hasta el límite posible la eficacia de ambas vitales partes de los vehículos que circulan por calles y carreteras.

Se hace imprescindible, y sin dilaciones, establecer la revisión periódica de los vehículos, mediante un pago pequeño como tasa. Y que cada cual, cuando no esté convencido de las buenas condiciones de su auto, camión u ómnibus, que lo haga revisar previamente, por su cuenta y con su mecánico, para asegurarse de que pasará la inspección.

Naturalmente que, en bien de todos, habrá de tenerse un poco de mano dura en esto; es decir, intransigencia, impermeabilidad a las influencias. ¿Para qué seguir la tolerancia usual, si es tan fácil resolver la cuestión haciendo las reparaciones debidas? Esto lo decimos porque los ómnibus andan con unas tarjetitas que dicen que han sido revisados por el mecánico. Y casi siempre los destrozos que causan tales vehículos se deben —según sus choferes— a que fallaron los frenos o la dirección.



Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

Automovilismo

Es crítica la situación del peatón. Algunas soluciones

Por José A. de la Viesca

LA implantación de modernas medidas reguladoras del tránsito, así como la ejecución de las obras públicas indispensables, y toda acción oficial encaminada a facilitar la traslación sobre ruedas, en nuestra motorizada capital principalmente, deben estar presididas por dos fines principales: aliviar la circulación de vehículos, pero sin agravar la circulación del peatón.

Todos somos peatones: no conozco a nadie incrustado a su automóvil como los crustáceos a su concha.

Es de interés común que se ofrezcan al automovilista ventajas de todo orden: supercarreteras, carreteras de primera, caminos de enlace, amplias avenidas, calles bien pavimentadas y todo ello, provisto debidamente de señales que proporcionen seguridad y orientación. Se necesitan puentes que abrevien la distancia entre dos puntos interferidos por algún obstáculo (río, terreno accidentado, etc.) y en general toda clase de medidas que proporcionen fluidez, seguridad y rapidez a la corriente circulatoria en las zonas rurales y en las capitales. Pero también reclama el común interés que no se desconozca en ningún momento, el amparo y facilidades a que tiene derecho el caminante; lejos de esto deben ejecutarse obras enfocadas a ofrecerle beneficios directos. La única que conocemos en este sentido es el paso soterrado de un edificio a otro del hospital de Mazorra cruzando la carretera de Rancho Boyeros.

II

Suele olvidarse con mucha frecuencia estos derechos y es en su defensa que escribimos estas líneas. Empecemos por los semáforos. Estos aparatos tienen como función esencial la de gobernar la circulación de vehículos y caminantes en los cruces más transitables y hacerlo de modo que ofrezcan seguridades y facilidades a unos y otros.

Veamos hasta donde le alcanza al peatón esta protección, primeramente en el semáforo automático: Después de haber computado cronómetro en mano el tiempo de duración de cada luz en algunos de ellos vamos a escoger los de Prado y San José primero y después el de Prado y Dragones, ambos frente al Capitolio, por donde transita diaria-

mente una numerosa población y miles de turistas que concurren a esa zona para contemplar nuestro colosal Palacio de las Leyes y el rico estilo arquitectónico de los Centros Gallego y Asturiano. Tiempos cronometrados en el semáforo de Prado y San José, por Prado: Luz verde (vehículos) 145 segundos; luz roja (vehículos) 145 segundos; luz amarilla (paso libre a peatones quedando interrumpida la circulación de vehículos en ambas calles) 5 segundos.

Tiempo cronometrado en Prado y Dragones, por Prado: Luz verde, 161 segundos; luz roja, 110 segundos; luz amarilla, 5 segundos.

Sólo 5 segundos protege aquí la luz amarilla al peatón, cuando lo requerido para cruzar la calle a paso presto son 15 segundos, y separadamente no menos de 25 segundos.

Debe estudiarse muy en serio la graduación de la luz amarilla en todos los semáforos automáticos, mediante un conservador cálculo experimental. Normalmente un peatón recorre 1.3 metro por segundo, luego en 5 segundos habrá recorrido 6.5 ms. y la calle Prado tiene un ancho aproximado de 25 metros. ¿Qué menos en los semáforos mencionados, que de 15 a 20 segundos de luz amarilla para el peatón y en esa misma proporción, según sea el ancho de la calle, los demás? Los semáforos operados a mano, son más justos con el peatón, al concederles el tiempo necesario para cruzar. Pero en esto —y repetimos lo sugerido en otra ocasión al general Salas Cañizares y el coronel Ledón Iglesias, sin que nada se haya hecho— el policía auxiliar del semaforista debe auxiliar al caminante brindándole orientación y ayuda al cruzar la calle, principalmente si se trata de ancianos, señoras o turistas, como se hace en las principales capitales del mundo. No sabemos por qué no se ha pensado en eso aún.

Por lo expuesto insistimos en que debe de concedérsele al peatón, al menos en los escasos cruces regulados por semáforos, un poco más de seguridad, un poco más de luz amarilla, porque ahora corre el riesgo de morir atropellado frente a cualquiera de estos aparatos, que también se han instalado para proteger al transeúnte a pie.

III

No sabemos a qué gobierno le ca-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

21

brá el orgullo y el honor de iniciar las obras de construcción de cruces soterrados o canalizaciones que permitan al peatón cruzar la calle sin peligro, por debajo de la corriente de vehículos, imitando así lo realizado en varios países americanos y europeos. Pero si estamos seguros que alguna administración tendrá que enfrentarse muy pronto con esta situación, estudiando los medios más expeditos de llevarla a cabo, tanto en el aspecto económico como en el de los planes a seguir en la ejecución de la obra. Son éstos, obras de envergadura que requieren plan estudioso, dinero y disposición de hacerlo.

Sin embargo, vamos a lanzar una idea que "capturamos" en la redacción y que "nos regala" un compañero tan querido como inteligente, laborioso y modesto, cuyo nombre no mencionamos después de los epítetos, para que no digan...

Conversábamos sobre la supresión del semáforo de Malecón y Galiano que, sin buscarle los "peros", han convertido a la Avenida del Malecón en una vía ultrarápida, evitando tranques y facilitando, en fin, el paso de los automóviles que en interminable caravana buscan el desahogo de esa avenida; ahora ya no tienen que interrumpir su marcha un solo momento.—Pero... ¿y el peatón?—comentábamos. ¿Cómo, cuándo y dónde cruza la Avenida, sobre todo en el tramo más difícil, digamos de Prado hasta el Monumento a El Maine?

Si no se pueden hacer canalizaciones por lo costoso y por lo difícil —esto último por la presencia del mar en el subsuelo— podrían sin embargo construirse algunos pasos elevados, más fáciles de lograr que los cruces soterrados.

No pedimos nada extravagante ni fuera de la realidad y las posibilidades. Nos conformaríamos con una obra parecida al arco que se levantó frente al Parque Central para engalanar la ciudad con motivo de los actos del Cincuentenario de la Independencia y que recibió los parabienes de la ciudadanía. Si bien es

verdad que la iniciativa y el presupuesto del arco referido estaban plenamente justificados por tratarse de la gloriosa celebración de nuestro cincuentenario republicano, no es menos cierto que la proposición que hacemos, está amparada por una necesidad pública, que reclama urgente solución.

Con tres arcos tan solo, quedaría notablemente aliviado el problema, pudiendo instalarse de manera tal que el largo tramo desde Prado hasta el Parque de El Maine quede dividido en cuatro puntos, a igual distancia uno de otro, habilitados para ofrecerle seguridades al peatón al cruzar la Avenida. Tomando los extremos (Prado y El Maine) sólo es necesario construir un paso o arco frente al Parque del Maine, puesto que en Prado ya el semáforo le concede al peatón —aunque con deficiencias— un tiempo de vía libre. Ya tenemos dos pasos, instalando un sólo arco. Los otros dos que proponemos, deben instalarse entre los anteriores y a igual distancia uno de otro, resultando entonces que en el largo tramo de... cuadras, el peatón disfrutaría de seguridades para cruzar cada 4 ó 5 cuadras.

Piense en esto el gobierno y anímese a realizar esta obra, más sustancial que costosa. Debe estudiarse el proyecto por los técnicos para determinar materiales, estilo, facilidades y seguridades que deben reunir, considerando además, como factor muy importante, que su altura debe ser suficiente para permitir el paso de las carrozas de carnaval. Si no aramos en el mar, el próximo Carnaval lo veremos en el Malecón y cualquier otro día podremos disfrutar de las delicias del acogedor "muro".

[Handwritten signature] 29/1/52



Editoriales

Los Accidentes del Tránsito

TRAGICAMENTE viene de nuevo a la actualidad el gravísimo problema del tránsito. El accidente en el que ha perdido la vida el distinguido joven Alvarez Valiente ha causado consternación en la sociedad habanera y las circunstancias en las que se ha desarrollado, son características para evidenciar las dolorosas consecuencias de la falta de regulación adecuada. Por eso La Habana está plagada de verdaderas trampas en las que fatalmente, como demuestran mortales estadísticas, surgen las colisiones. Cada día de demora en adoptar las obligadas precauciones, prolonga el peligro y da lugar a nuevas desgracias.

Precisamente el redactor de este diario señor Octavio Jordán, en una edición televisada de EL MUNDO de los primeros días de este mes, advirtió de la urgencia de colocar un semáforo o señales en el lugar en el que, por no haber sido atendida su indicación, se ha perdido una vida más.

La intersección de la Avenida de las Misiones con la del Puerto ofrece, notoriamente el riesgo de choques, al dar la vuelta allí los ómnibus y eso es lo que precisamente

ha originado el terrible accidente de ayer. Las informaciones muestran que la máquina del señor Alvarez Valiente marchaba a velocidad normal cuando, al torcer rápidamente el ómnibus, se produjo fatalmente el choque ante su obstáculo, imprevisible además por la violencia de la maniobra de éste.

Ninguna señal anuncia el trayecto de los ómnibus que debieran pararse antes de lanzarse, como ahora lo vienen haciendo, con toda su mole, atravesándose en la corriente de la Avenida.

La responsabilidad mayor a nuestro juicio recae en la autoridad que, al establecer ese recorrido de los ómnibus, no dispuso la fijación de señales. Claro es que también los choferes de los coches de servicio público no han debido nunca hacer ese giro con violencia, sino con el máximo de cautela y no imponiéndose en el camino por su peso y su volumen.

Sirva al menos esta cruenta y terrible lección para probar, una vez más, que el ordenamiento del tránsito es asunto en el que la negligencia implica gravísimas culpas y responsabilidades.

M. Oct. 18/62

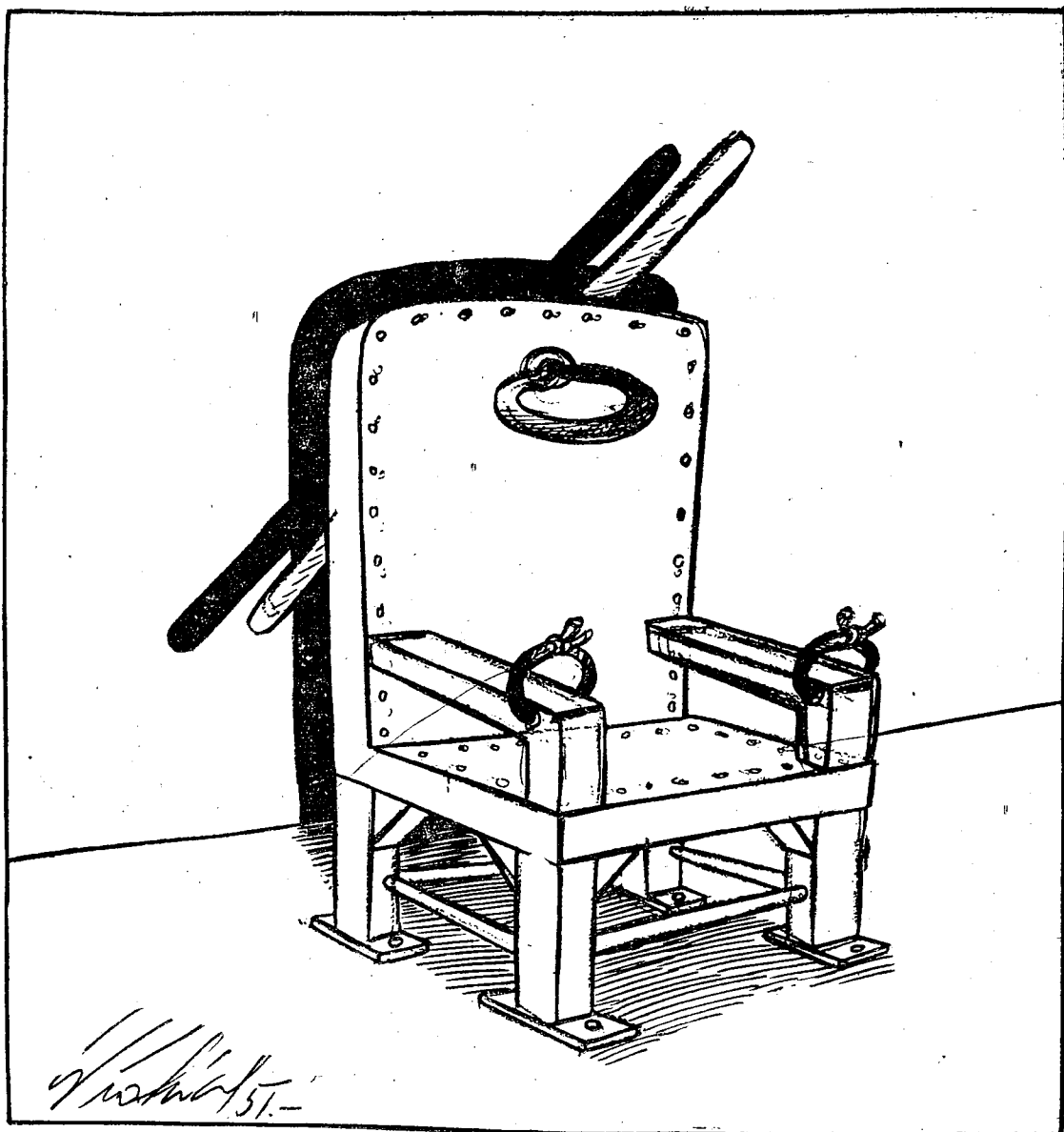


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Ante los Accidentes

Por Prohias



—¡Tendrá que funcionar algún día en Cuba para acabar con los accidentes del tránsito...!

M. Oct 10/51

El Fiscal del T. S. solicita la cooperación de la policía

Escrito al general Salas...

Le pide más semáforos y señales en las calles. También mayor vigilancia

Desorbitados corren los ómnibus, según declara

Alarmante el número de accidentes que se suceden. "El Poder Judicial no puede evitarlos por sí solo"

Afirmando que los ómnibus de servicio público circulan con excesiva velocidad, y que los de los colegiales últimamente lo hacen en forma desorbitada, amparándose en el letrero de "Deténgase, colegiales", cometen las mayores imprudencias y compiten en velocidad con los citados anteriormente, con absoluto desprecio para la vida de los menores que en ellos viajan, el Fiscal del Tribunal Supremo, doctor Elpidio García Tuduri, dirigió una comunicación al Jefe de la Policía Nacional, en la que le pide su colaboración para lograr la desaparición o disminución apreciable de los accidentes e infracciones de tránsito que tan alarmada tienen a la ciudadanía.

El escrito del Fiscal al Jefe de la Policía dice así:

"Es en verdad alarmante el número de accidentes ocurridos últimamente por infracciones de las reglas y disposiciones que regulan el tránsito de vehículos en los que han perdido la vida o resultado lesionados gran número de personas con los consiguientes daños a la propiedad.

"Este Centro, preocupado desde hace tiempo, y velando por los fueros de la Justicia y de la Ley y en nombre de los sagrados intereses del pueblo que le están confiados, con fecha 21 de agosto de 1947 se dirigió a los señores fiscales de las Audiencias para que, usando de las atribuciones que les están conferidas, adoptaran las medidas procedentes, excitando el celo de los demás funcionarios fiscales que les están su-

bordinados, y de los jefes de los distintos cuerpos de seguridad, a los efectos de exigir el más estricto cumplimiento de las reglas del tránsito.

"Posteriormente, en dos de mayo de este año, volvió a dirigirse este centro a los señores fiscales dando instrucciones concretas, precisas y terminantes para que actuaran severamente en tan debatida cuestión; pero cualquiera que fuera la gestión de este centro y los buenos deseos que lo animan, tengo la seguridad que sería infructuosa, dado el estrecho marco jurídico en que el mismo puede desenvolverse dentro de este alarmante asunto, si no se cuenta con su cooperación personal y decidida y las de los hombres a su mando. Y es por ello que me dirijo a usted ahora, conociendo su celo y diligencia, para que lo excite en sus subalternos con la finalidad de que adopten las medidas pertinentes, encaminadas a evitar, en definitiva, la repetición de tales hechos, que tan fatales consecuencias produce a la ciudadanía consciente.

"Al interesar de usted lo anterior no me estoy refiriendo a las infracciones de menor entidad, como el hecho de estar apagado el piloto posterior de los autos, y el establecimiento indebido en una calle, que por regla general carece de letrero o aviso que lo prohíbe; sino a aquellas que se refieren, en especial, al exceso de velocidad con que continuamente circulan los ómnibus de servicio público y los de colegiales, últimamente desorbitados, que, amparándose en el letrero de "Deténgase, colegiales", cometen las mayores imprudencias y compiten en velocidad con los primeramente mencionados, con un absoluto desprecio para la vida de los menores que en ellos viajan.

SEMAFOROS, MARCAS Y "MUCURITAS"

"No cree este centro que sólo la acción general de los hombres a su mando, y especialmente de la Sección motorizada, pueda resolver tan grave problema. Es indispensable coordinar, con esta acción, la regulación del tránsito con semáforos sincronizados en los lugares de mayor aglomeración de vehículos y en avenidas que, por su gran amplitud, invitan al chofer poco escrupuloso a velocidad superior a la permitida por los reglamentos, así como a marcar en el pavimento las principales arterias de la ciudad, con la correspondiente franja blanca en su eje, o poner, mejor, las semi-esferas de concreto, todo lo cual sería conveniente que usted interesara de los centros oficiales correspondientes.



2

"Con reiteración se atribuye por algunos al Poder Judicial un tanto de responsabilidad en tan debatido problema por estimar que no imponen las sanciones severas que prescriben las leyes; pero no es posible atribuir, como se hace, esa lenidad al Poder Judicial, porque son varias las veces en que no le son sometidas las infracciones cometidas, por no haber sido denunciadas y no llegar, en consecuencia, a su conocimiento, amén de que en muchas oportunidades los testigos presenciales no acuden al juicio incoado para evitarse las molestias naturales que ello les ocasiona; y en otras oportunidades se producen con un espíritu bondadoso en cuanto a los verdaderos responsables del hecho, manifestándose así ante el juez que conoce del caso.

NECESARIO QUE LA POLICIA ACTUE

"Claro está que no es posible suponer siquiera que han de llegar a conocimiento del juez o magistrado todas las infracciones de este tipo, pues ello depende de la labor del vigilante de policía concretada a aquella zona o sector de la ciudad donde se encuentra prestando sus servicios, por lo que muchas de estas contravenciones quedan fuera del alcance de su vista. Pero si para corregir en lo posible esto se adoptan las medidas a que nos hemos referido anteriormente, consistentes en marcas en el pavimento, letreros, semiesferas y semáforos, a la par que se excita el celo de los agentes a sus órdenes y se recomienda muy especialmente la cuestión a la Sección motorizada de ese cuerpo, tenemos la seguridad que habremos dado un gran paso de avance en tan alarmante situación de hecho, para procurar que no sean repetidos con la frecuencia advertida.

"Espero que una eficaz colaboración entre ese cuerpo policia- co que usted comanda, y este centro, respecto al propósito, objeto y fin de la presente, podrá lograr la desaparición, o disminución apreciable, de los accidentes e infracciones de tránsito que tan alarmada tienen a la ciudadanía".

LA ORDEN DE SAN CRISTOBAL

En las oficinas establecidas al efecto en el Gobierno Provincial de La Habana, el Gobernador está recibiendo centenares de cartas y solicitudes de choferes para optar por la condecoración de la Orden de San Cristóbal de La Habana, que será otorgada a los choferes que no hayan sufrido accidentes, como un estímulo para la prevención de éstos.

Informó el Director de la Comisión Provincial de Turismo, señor José Borrás Raveiro, que aprovechando la entrega de dichas condecoraciones a los choferes de alquiler, de turismo, particulares, de omnibus y camiones, cuyo expediente los haga merecedores de tan distinción, se llevará a cabo, en conmemoración del "Día de San Cristóbal de La Habana", Patrón de la Ciudad y de los Choferes, un acto solemne y artístico en el Anfiteatro Nacional, el día 16 de noviembre, presidido por el Gobernador Batista y el Consejo de Alcaldes.

Yup, 22/11/2



Automovilismo

Un infortunio que parece no tener fin: los accidentes del tránsito

Por José A. de la Viesca

I

CRUZO el ciclón por el centro de la Isla, de Sur a Norte, dejando a su paso dolor y miseria en las poblaciones afectadas. El número, indeterminado aún, de víctimas humanas, se estima sin embargo muy reducido hasta ahora, teniendo en cuenta los efectos devastadores del meteoro. Pero es de temer que la cifra de muertos y más aún la de heridos aumente este primer estimado, luego de descubrirse la semana pasada, la desesperada situación de miles de seres humanos atrapados por las terribles inundaciones de la Ciénaga de Zapata, agregándose a todo esto una verdadera legión de enfermos depaperados por la falta de alimentos y el rigor de las inclemencias del tiempo que sufren a campo descubierto y contaminados por el estado infeccioso reinante en esas zonas; estos temibles resultados sólo se conocerán cuando bajen las aguas, permitiendo establecer contacto con esa inhóspita región cenagosa. Por otra parte, los daños materiales son incalculables: las plantaciones de caña y en general las cosechas agrícolas, se han perdido; los ingenios, quedaron destruidos; el ganado vacuno, caballar, y lanar, las aves de corral y toda clase de animales domésticos han perecido en las inundaciones; y cientos de hogares fueron barridos quedando sus moradores a la intemperie, en el más triste de los infortunios. La vuelta a la normalidad y la recuperación de estas pérdidas costará tiempo, privaciones y esfuerzos sin tasa.

Poco pudo hacerse para evitar tanta calamidad. Tuvimos que esperar impotentes y resignados, confiando en Dios, este azote de las fuerzas de la naturaleza desatadas contra nosotros, ante las cuales el poder humano resulta infinitesimalmente pequeño.

Todo lo que humanamente pudo hacerse, fué formar en la población de Cuba entera un estado de conciencia alerta al peligro, mediante excitadas y constantes exhortaciones para la prensa terrestre y aérea, por la televisión, por el teléfono y por cuantos medios era posible prevenir el peligro, anunciándole al pueblo los partes meteorológicos y haciendo posible la organización de brigadas de auxilio. De no haberlo hecho así, de no lanzar a todos los vientos llamadas constantes a la prevención y a la prudencia, ¿nos imaginamos qué ocurriría? A buen seguro que las desgracias personales y los daños

materiales se habrían centuplicado inevitablemente. Conciencia del peligro y prevención organizada: he ahí dos factores que salvaron ciento de vidas humanas tanto en este último ciclón como en el de 1944.

II

Por fortuna, los ciclones no se nos presentan todos los días ni tampoco todos los años; sus efectos sólo se dejan sentir unas pocas horas; y los estragos se reducen a una zona determinada.

Pero, por desgracia, estamos amenazados y bate contra nosotros, con toda su furia, otro peligro latente y constante: la terrible epidemia de los accidentes del tránsito, verdadera racha de horror y tragedias que enluta todos los rincones de la República, de Oriente a Occidente, por los cuatro puntos cardinales, todos los días de todos los años, elevando el número de víctimas humanas a cifras increíbles.

Las estadísticas no mienten y los números no fallan: en 1951 los accidentes del tránsito arrojaron un saldo mortal de 551 víctimas que, en 365 días, arroja una proporción de 3 muertos cada dos días; los heridos alcanzaron la fabulosa cifra de 4,360; casi 12 heridos cada día; y el número total de accidentes fué de 2,812: muy cerca de 8 accidentes diarios en toda clase de vehículos terrestres, que elevan de año en año las pérdidas materiales en forma exagerada, según vemos por el alza constante de las primas de seguro contra choques.

¿Cómo es posible que no haya podido ser extirpada esa amenaza que se cierne sobre toda la ciudadanía, sin freno ni contén? ¿Cómo podemos ser tan indolentes ante la sangre de tanto muerto; ante el dolor de tanto herido; de tanto hombre joven que queda lisiado, que lleva por el resto de sus días la cruz a cuestas de su invalidez total o parcial, ante la desgracia de miles de familias cubanas deshechas?

¿Pensamos acaso que estamos exentos nosotros o los nuestros de formar parte de esa legión de muertos, heridos y lisiados a causa de los accidentes del tránsito? ¿Tan de lejos vemos el peligro? No nos equivoquemos. Cualquiera día aciago podemos sufrir en propia carne el zarpazo de la bestia desbocada. Y no debemos esperar que esto ocurra. Todos, cada uno a su manera, en estrecha unidad ciudadana, debemos contribuir con el máximo esfuerzo a defender nuestra



21

seguridad y la ajena, en las calles, en las carreteras, en las aceras; como peatones o como automovilistas, como ciudadanos o como autoridades: cada quien en su papel.

Es lo razonable y es lo indispensable. Si un ciclón moviliza todos los resortes preventivos en defensa de la ciudadanía; si en la guerra se construyen refugios antiaéreos, se evacúan poblaciones enteras y se defiende a toda costa y por todos los medios, la seguridad de los pueblos; si en caso de peste la sanidad multiplica sus recursos y se refuerzan sus fondos con asignaciones especiales; si en todos estos casos, en fin, se excita un estado de conciencia capaz de defender a la comunidad de los peligros, qué mentalidad tenemos entonces, que no alcanzamos a ver en frío, sin sensacionalismos, el incesante y trágico tributo de sangre y vidas que nos cuestan los accidentes de tránsito, calamidad mayor que cualquier ciclón, guerra o peste, porque ocurren todos los días de todos los saños y en todos los lugares.

III

El doctor Elpidio García Tuduri, fiscal del Tribunal Supremo, preocupado por la alarmante gravedad del sesgo que han tomado los accidentes del tránsito, ha dirigido un escrito documentado y juicioso al jefe de la Policía Nacional, en el que le pide la decidida colaboración del cuerpo que comanda, con el Poder Judicial, a fin de lograr la desaparición, o la disminución apreciable al menos, de los accidentes y graves infracciones del tránsito que los causan.

Es encomiable la postura del jefe de los Fiscales de la República ante un problema de tanta magnitud, que crece por días, afectando sistemáticamente a la familia cubana. Y este llamamiento debe encontrar eco en el Jefe de la Policía, a quien va dirigido, en el Presidente de la República, en el Consejo de Ministros y en el Poder Judicial en pleno. El Presidente de la República, con su autoridad indiscutible y a través de su Consejo de Ministros, debe disponer que se establezca y mantenga una perfecta coordinación entre las autoridades y departamentos del Estado que intervengan en los problemas de tránsito, a fin de enlazar sus funciones y centralizar sus propósitos. Una vez hecho esto, puede integrarse un Consejo Supremo del Tránsito, amparado en sus menesteres por un voto de absoluta confianza del Presidente de la República que le confiera plena autoridad. Este organismo máximo, con autoridad plena sobre otros departamentos del Estado para intervenir y resolver todo lo relacionado con el tránsito, podría restañar, con medidas rectificadoras, las lacras del veterano desgobierno y descontrol que hoy sufre esta organización.

Mucho hay que hacer y ello debe hacerse sin excusa y sin más dilación. Una vida humana no tiene precio y son tres cubanos los que mueren cada dos días (promedio de 1951) víctimas de esta desatención.

En la colección del DIARIO figuran olvidados, muchos de nuestros escritos sugiriendo, exigiendo o implorando la acción decidida de autoridades y ciudadanía, en plena colaboración, para erradicar estos criminosos desafueros. Hemos pedido profusión de semáforos, signos, señales y abundante pintura en los pavimentos; declarar, que no bastaba enmarcar debidamente las vías, eje de la calle y las zonas de peatones y estacionamiento de vehículos: es necesario, además, marcar la velocidad permitida en cada vía, lo que puede hacerse fácilmente cifrando en el pavimento, a tramos cortos, el número de kilómetros máximo y mínimo. Esto último es importantísimo y contribuiría notablemente a evitar los excesos de velocidad, según explicaremos ampliamente otro día.

Pedíamos también la creación de un registro de infracciones, tipo individual, que permitiera determinar en cada caso las contravenciones en que cada chofer tiende a incurrir, su grado de peligrosidad y la comprobación de la reincidencia.

Pedíamos tribunales especializados en tránsito que, además de juzgar a los infractores y a los responsables de toda clase de accidentes automovilísticos, después de haberse determinado a ciencia cierta las fallas en que hubieren incurrido, procedan a examinarlos de nuevo, con todo rigor, elevando un informe de esta nueva prueba, que se adjuntaría a la "hoja clínica" del registro de infractores, procediendo entonces si fuere necesario, a la inhabilitación temporal o definitiva de su cartera dactilar.

Pedíamos que la Policía de Tránsito estuviera compuesta por personal escogido, verdaderamente capacitado en materia de tránsito y que estos agentes, todos ellos, deberían recibir un curso que superara sus conocimientos y los entrenara en la táctica a seguir. Que la Policía Motorizada, además de cumplir con los requisitos anteriores estuviera constituida por choferes de experiencia probada y con conocimientos mecánicos suficientes que les permita apreciar, sin llegar a grandes errores, las verdaderas causas de un accidente: si por defectos mecánicos del auto, si por imprudencia del chofer, etc.

Pedíamos que se establecieran las paradas oficiales de los ómnibus, después de los semáforos, en la mediana de la cuadra siguiente. Pedíamos la inspección mecánica regular de todos los vehículos motorizados, principalmente los de servicio público y los camiones, en cuanto a frenos, dirección, ejes, gomas, luces, equipos de señales, limpiaparabrisas, etc.

Pedíamos... tantas y tantas cosas que nos cansamos de pedir sin que nadie hasta ahora nos haya hecho caso.

Y ahí están los resultados señalando acusadoramente esta desidia de unos y otros; 3 muertos cada 2 días; 12 heridos diarios y 8 accidentes cada día del año 1951.

Pero seguiremos insistiendo más que nunca, animados por la actitud asumida por el jefe de los Fiscales a quien secundaremos con todo nuestro empeño en su noble propósito.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Handwritten signature and date: 2/10/52

Severas las Sanciones por El Tránsito

Anulada la Fianza a los Infractores. Penas de Arresto

El ministro de Gobernación, doctor Ramón O. Hermida, recibió la visita de los señores Facundo Pomar, secretario de la Federación Obrera del Transporte y del Sindicato de Trabajadores de los Omnibus Aliados; José Aguila, Fidel Cordero y René Villadefranco, miembros del ejecutivo de dicho sindicato y el asesor legal de esa entidad, doctor Valenzuela, con quienes departió acerca de la decisión del Gobierno sobre una modificación sustancial del Reglamento del Tránsito y del Código de Defensa Social y la Ley de Ejecución de Sanciones en las partes que con aquél se relacionan.

La comisión designada por el Consejo de Ministros para acometer esa tarea, de la que forman parte los ministros, doctores Hermida y Miguel Angel Céspedes, ha laborado intensamente en la preparación del proyecto de ley-decreto, que posiblemente se conocerá en la sesión que se efectuará el próximo día 4 de diciembre.

La comisión ha considerado diversas proposiciones en cuanto a las tablas de sanciones se refiere. La tendencia apreciada en todas ellas, es de gran severidad. En una, por ejemplo, se recomienda la no aplicación de fianzas a los vulneradores de la pragmática.

En los casos en que un conductor de vehículo de motor lo haga en estado de embriaguez alcohólica, será sancionado a dos años de prisión; el hecho de conducir sin la Cartera Dactilar del Chofer, traerá aparejada una sanción de cinco años de arresto y, en los accidentes que se compruebe que ha mediado la imprudencia, la sanción será la de retirar al responsable el permiso para conducir.

Existe la impresión de que una vez instalado en toda la Capital el sistema de señales que las necesidades del intenso tránsito reclama se impondrán penalidades hasta de treinta y un días de arresto a quienes toquen el claxon.

La comisión del Ejecutivo del Sindicato de Obreros y Empleados de Omnibus Aliados quedó en visitar nuevamente al ministro Hermida, el miércoles venidero, para una vez terminado el proyecto de ley-decreto, conocerlo y hacerle las sugerencias que estime pertinentes.

114 juv 28/12



Los transportes y el tránsito

—Por Arturo Alfonso Roselló

EL problema del tránsito, como cualquier otro, ha de examinarse con visión de conjunto, si se quiere resolver en forma total y no parcial, y, sobre todo, si se aspira a que esa solución sea permanente, es decir, útil para hoy y para mañana. Sin embargo, en materia de transportes, nuestra imprevisión, nuestra falta de método, nuestra renuencia a examinar las cosas con reposado estudio, a fin de conjugar todos sus factores y proveer a todas las necesidades, son idénticas a las que ya hemos puesto de relieve en todos los rumbos de la administración del país. Existen muchas dependencias y muchos organismos que, en teoría, se supone que están ahí para prestar tales servicios. Pero, de hecho, no los prestan ni los pueden prestar, por que no existen ni la coordinación, ni el engranaje, ni las normas, ni el mecanismo técnico que son indispensables para tal logro. De ese modo los organismos que se crean se convierten en centros burocráticos sin más finalidad que absorber el parasitismo político. Los cargos que debían estar en manos de técnicos, se distribuyen, con cada cambio de situación, —y a veces en cada cambio de ministro— entre los aspirantes influyentes que no se ocupan de la función, sino del sueldo. Y es obvio que la dependencia, de ese modo integrada, no puede desenvolver una tarea idónea, sino, a lo sumo, tramitar, rutinariamente, para cubrir la forma, aquellos expedientes que dan oficial legitimidad a un orden de cosas cuya permanencia se traduce en riesgo de todos.

Véase el panorama anárquico que ofrece en nuestro país la regulación del transporte. En Gobernación se examina a los aspirantes a "choferes" y se les expide la Cartera Dactilar. Esta cartera, en ocasiones, no certifica la aptitud del que la posee. Los exámenes, por lo común, se reducen a que el aspirante conduzca el vehículo alrededor de la manzana y pruebe, como expresión de su pericia, que domina el arte de dar marcha atrás o de deslizarse entre dos obstáculos. Millares de personas quedan así capacitadas, legalmente, para sentarse ante un timón y proyectar hacia adelante, con riesgo de la vida y de la propiedad ajena, un vehículo

de motor que depende por entero del que lo conduce. Y nadie sabe si éste es un cardíaco, un epiléptico, un irresponsable mental o un retardado. No se sabe si su vista es correcta o si su audición es normal. Lo que se sabe es que dispone de la Cartera.

El Tránsito lo regula la Policía. Cada jefe que se hace cargo de esa sección tiene, como es comprensible, ideas propias. Y las aplica por vía de experiencia tan pronto como se le instala en su oficina. De este modo la dirección de las calles varía, pasando a ser de bajada la que hasta la víspera era de subida. A veces el cambio es beneficioso, pero a veces no, porque en el acierto como en el error lo que ha imperado es el señorío de la real gana y nunca el dictamen maduro de la técnica. Se permite el estacionamiento en un lugar y a poco tiempo se prohíbe. No acabó uno de explicarse por qué en ciertos espacios abiertos se impide a los automóviles detenerse, en tanto que en calles angostas la circulación se restringe y entorpece, porque hay dos hileras de vehículos festoneando ambas aceras y por aquel pasillo metálico ha de ocurrir el tránsito caudaloso.

Los semáforos sirven, como es sabido, para regular la circulación allí donde ella se congestiona habitualmente. Fijan o establecen un turno alternativo para que, en los cruces urbanos, los vehículos que van por calles longitudinales o transversales se detengan o avancen con mayor fluidez y garantía. Pero en algunos trechos o zonas de la urbe, como en el Paseo de Martí, estos semáforos operan automáticamente, y sin coordinación entre unos y otros, con lo cual la eficacia de ellos se anula, ya que cuando en Neptuno se enciende la luz verde, en San José se enciende la roja, y la fluidez, como es natural no se consigue. Los embotellamientos se fragmentan y el sistema de luces, destinado a impedirlos, es precisamente el que los provoca.

Para regular el transporte en Cuba se creó, hace tiempo, como bien se sabe, una Comisión Nacional a la que habrían de referirse, debidamente centralizadas, todas las funciones que antes incumbían a las distintas dependencias oficiales. Desapareció así la Comisión de Ferrocarriles. Desapareció la jurisdicción un tanto teórica del Ministerio de Comunicaciones en materia de transportes. Lo que no

desapareció fué el viejo sistema. Las rutas de ómnibus, por ejemplo, operaban de acuerdo con permisos —de hecho, concesiones— otorgados por el Municipio respectivo. Los choferes continuaron habilitándose casi en serie en el Ministerio de Gobernación. Y, finalmente, la Policía continuó regulando el tránsito y concedía o retiraba permisos para estacionamiento, para piqueras de alquiler y para zonas de carga y descarga.

La Comisión Nacional de Transporte, desde sus comienzos, se burocrató. Fué creada con el fin plausible de resolver un problema de gran complejidad e importancia, que había que encomendar a especialistas y a técnicos. Virtualmente sirvió para encasillar, en posiciones muy bien remuneradas, a elementos adictos que ya no cabían en otras nóminas. La Comisión fué suprimida y en su lugar creada la Subsecretaría del Transporte. El collar difiere, pero el perro tiene la misma mancha en el rabo. No se ha hecho otra cosa que transferir de un sitio a otro una plantilla burocrática, probablemente un poco ampliada.

Por ninguna parte aparece la voluntad de coordinar, de organizar, al mismo tiempo que una política nacional de transportes, un mecanismo práctico que la desenvuelva, que la aplique. Se habla mucho de los accidentes del tránsito. Se publican estadísticas cuyas cifras aterran, respecto a los muertos y a los mutilados que esos accidentes originan. Pero todo sigue igual, porque aquí pesan más los intereses inmediatos, que los planeamientos de proyección futura.

A estos planeamientos, sin embargo, habrá que llegar, a despecho de las exigencias voraces que los interfiere la mala política. El tránsito en nuestra capital no podrá dejarse, como hasta ahora, a la buena de Dios. Hay que ir al estudio de una regulación general que incluya un sistema de señales lumínicas, no en media docena de cruces, sino en toda la urbe. Eso cuesta dinero. Pero no gastarlo cuesta vidas. Haga una comisión de juristas —entre ellos jueces— una suerte de código para las infracciones del tránsito, y aplíquense las multas a la integración de un fondo específico para financiar ese servicio. Ensáyese, en fin, una política nacional de transportes, que preserve al pueblo de los riesgos y de los abusos que sufre.

1 9 5 3



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



TINTA RAPIDA

Por

José M. Muzaurieta

Muzarañas...

EN el reparto Ampliación de Almendares, se ha repetido, creemos que por cuarta o quinta vez, el hecho de que un mensajero de bodega arroja y lesiona a un menor, al transitar en bicicleta por la acera. Según lo actuado por la policía, el niño, de tres años de edad, se encontraba en la acera de su casa, en compañía de una hermana—que lo cuidaba—y de un amiguito. De pronto apareció el mensajero de una bodega, que cabalgaba sobre una bicicleta, con un enorme cajón, (lleno de "mandados") sobre el manubrio; el muchachón conducía el vehículo con gran velocidad, como si realmente volara sobre una pista de carreras; además, daba gritos ensordecedores. Ni la hermana ni el amiguito tuvieron tiempo de darse cuenta de nada; y ya el mensajero iba "como alma que lleva el diablo" cuando observaron a la criatura sobre la rehata, llojando.

Llevado a la casa de socorros, se le apreció la fractura de la clavícula izquierda y varios arañazos, leves, en la frente y el rostro.

El mensajero desapareció.

Mensajeros de boticas, de bodegas, zagaletones, etc., que montan en bicicleta, y hasta en motocicleta, acostumbran a ir con sus vehículos sobre las aceras. Y cuando no revuelcan, arrollan y lesionan a niños o ancianos que se encuentran en las aceras o transitan por las mismas, sienten un placer morboso en asustarlos, simulando que van a alcanzarlos y rien al verlos correr.

¿Cuándo será, por fin, que la policía haga cumplir las disposiciones que regulan el tránsito y acabe con los ciclistas y motociclistas que suben los vehículos que conducen sobre las aceras, poniendo en peligro la vida de quienes se hallan en las mismas, (o transiten por ellas) especialmente la de niños y ancianos?

A lo mejor está esperando a que se registren dos o tres accidentes graves, o a que haya un muertecito...

* * *

Una comisión de comerciantes de Prado y Neptuno nos envía un escrito-protesta, en el que solicitan que sea restablecida la parada oficial de ómnibus en esa céntrica esquina, la cual fué suprimida hace algunos días, con gran perjuicio de las personas que tomaban allí esos vehículos.

Agregan que, además de vulnerar esa disposi-

ción la regla establecida de que las paradas de ómnibus se nagan cada dos cuadras, nunca en los años de República se ha prohibido hasta ahora la parada de ómnibus en dicho lugar.

Terminan dichos comerciantes, rogando a las autoridades que se derogue esa medida, en bien del público en general.

* * *

"Sancionó el Presidente la Ley de Amnistía".

¿Es otra, o la misma que, según declaración del secretario de la Presidencia, APROBO el Consejo de Ministros, sin que conociera su articulado...?

* * *

¡Por fin se produjo algo largamente esperado! Léanlo, ustedes:

El señor Casimiro Rodríguez Rivero, jefe del Negociado de Limpieza de Calles de La Habana, informó a los periodistas que ha prohibido las rifas, colectas y fiestas previo pago, entre los obreros de su departamento. Con este motivo, produjo una denuncia ante el Buró de Investigaciones de modo que se proceda contra los que infrinjan estas disposiciones del departamento.

En la citada denuncia se expresan los siguientes conceptos:

Desde hace algún tiempo a esta parte, he venido teniendo conocimiento que diversos obreros pertenecientes a la Sección de Limpieza de Calles, con perjuicio del prestigio de esta Jefatura, vienen realizando rifas prohibidas y organizando festejos y jiras, para cuya realización confeccionan los volantes y papeletas de sus actos, que con exigencia y presión indebida, las más de las veces, tratan de introducir y colocar en el vecindario de las zonas por las que prestan sus servicios, usando represalias cuando no se ven complacidos en sus aspiraciones de que se les tomen dichas entradas y papeletas de rifas.

Dicho comportamiento ha traído como consecuencia, al llegar al conocimiento de esta Jefatura, en muchas ocasiones el cese de sus cargos de los promotores del indebido negocio.

Y al tener ahora conocimiento específico de que la sociedad Esperanza Sport Club, domiciliada en Campanario 562, presidida por el señor Roberto Araujo, tiene concedido permiso para la celebración de una jira intitulada "El basurero tiene ya su trono", que tendrá efecto en los jardines de una cervecería de Marianao, el lunes ocho de junio de 1953; y que la Asociación de Basureros y Barrenderos, domiciliada en 10 de Octubre 262, y presidida por el señor Mario Morín, tiene proyectada otra jira similar para el mes de agosto del presente año, en cuyas propagandas intentan hacer aparecer indebidamente ante el comercio, que esta Jefatura patrocina sus actos, cuando ello no es cierto, me permito producir ante usted la presente denuncia.

¿Ustedes recuerdan nuestra campaña contra esos abusos de los basureros con el sufrido vecindario?

¡Bien por Casimiro Rodríguez, que ya aquel relajo llegaba al colmo!

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TINTA RAPIDA



Por

José M. Muzaurieta

Muzarañas...

CON pes y sin pes de parada, el tranque—es decir, su señoría el tranque—luce dueño de la calle, y, hasta ahora, no parece haber quien le dispute su privilegiada posición que se consolida a medida que transcurren los días.

Nosotros somos grandes observadores y a fuerza de observar hemos llegado a la conclusión de que la falta de eficiencia de la sección de tránsito de la Policía Nacional, es el noventa por ciento responsable de que en la actualidad el tránsito esté ENVENENADO y resulte un muy serio problema manejar un vehículo motorizado y estacionarlo, particularmente en esta bien amada Habana nuestra...

Claro que reconocemos que la circunstancia de mantener rotas o abiertas muchas calles y avenidas que obliga a desviar y a recargar el tránsito hacia otras; la angostura de infinidad de aquellas, que dificulta el movimiento de vehículos en las mismas; y el aumento progresivo del número de máquinas, han contribuido a crear y últimamente a agudizar este problema.

Pero a pesar de todo eso, la deficiencia policiaca de la sección de tránsito, que tal vez nace de su incompetencia al respecto, contribuye decisivamente al mare mágnum que impera en el tránsito...

Por ejemplo, en ninguna ciudad del mundo—cualesquiera de las que tienen sus calles y avenidas bastante más anchas que las nuestras— en ninguna ciudad del mundo, repetimos, se permite que se estacione una hilera de máquinas a todo lo largo de una acera; mientras aquí, dondè nuestras calles son más estrechas, se tolera, y tenemos que soportarlo, ¡que se estacionen DOS hileras de vehículos a todo lo largo de ambas aceras! Y se ofrece el caso de que en las calles donde eso se hace, sólo queda en el medio de las mismas un reducido espacio, (el espacio preciso) para que por aquél transiten los vehículos. ¿Por qué han de tomarse las calles como zonas de parqueo? ¿Por qué cualquier persona que guíe una máquina, PUEDE pararla en el sitio de la calle que le convenga, o que se le antoje, apearse de aquélla, cerrarla, echarle llave y dejarla estacionada allí por tiempo indefinido?

¡Les zumba el mango a la hilera y a las dos hileras de vehículos estacionados a todo lo largo de las aceras de calles y avenidas, para comodidad y confort de sus felices poseedores, mientras se dificulta el tránsito en una forma que es casi extorsionadora!

En ninguna ciudad del mundo, (volvemos a decirlo) se permite tal cosa. Traten de verlo us-

tedes en Miami, por ejemplo, donde las calles se mantienen, como en el resto de las poblaciones norteamericanas, grandes y pequeñas, LIMPIAS de vehículos ESTACIONADOS. Eso se halla muy bien regulado allí. ¡Y pobres de quienes se atrevan a "desregularizarlo", por simples que parezcan las contravenciones!

Todos sabemos apreciar las deficiencias del personal policiaco de la sección de tránsito, que, en ocasiones, y sin causas justificadas, suele exagerar la nota; mientras en otras oportunidades no actúa con el celo y la energía debidos. Considérense si no estos casos de los que nosotros hemos sido testigos presenciales, y, seguramente, muchísimos de ustedes también:

Ha poco se publicó que la policía velaría por el exacto cumplimiento de la nueva regulación de las luces de señales de los semáforos, impidiendo que los vehículos cruzaran una calle o doblaran una esquina estando puesta la luz ROJA en tal dirección. Y, sin embargo, en los semáforos de Galiano y Neptuno y Galiano y San Rafael, por no citar otros ahora, nosotros hemos visto a los transeúntes, ¡huyéndoles a las máquinas para que éstas no los arrollaran al doblar la esquina en dirección a donde estaba puesta la luz ROJA! El vigilante de dichos semáforos, (que por lo regular es un poco distraído y muy conversón) veía "como el que olea" aquella infracción y "ni na ni na". Un transeúnte de los que tuvo que correr... se acercó a uno de los guardias y le preguntó, haciéndose el tonto: "oiga, vigilante, ¿lo de la luz ROJA fué para escrito o para cumplirlo?" "Yo no sé a qué se está usted refiriendo"—le contestó—. Y nuestro hombre, que había comprobado que el policía asistía impávido a las infracciones, sin tratar de perseguirlas y evitarlas, (a lo mejor porque en aquel momento sostenía tremendo pali que con una damita, como otras veces lo sostiene con compañeros y amigos) le ripostó, esta vez haciéndose el loco: "usted dispense, que hoy no sé lo que me digo".

Pero el relajo es tan grande en el mare mágnum del tránsito, que no doblar una esquina, con la luz ROJA puesta, ¡si no pasar de largo una calle cuyo paso está cubierto por la luz ROJA, es, ya, cosa corriente! Y no se diga que exageramos: a nosotros mismos nos pasó: por poco nos alcanza un auto, en Galiano entre San Rafael y San Miguel, al atravesar la calle desde El Encanto hacia el Ten Cent, ESTANDO PUESTA LA LUZ ROJA, que bien la vimos.

¿Por qué no investiga algo de esto el jefe de la Policía Nacional?

Rubén Ortiz-Lamadrid

Un "Racket" en Embrión

EL compañero Octavio Jordán, desde su leída sección "Con el Tanque Lleno", acaba de relatar un episodio del tránsito, denunciando lo que a simple vista parece tener todas las características de un "racket", acaso todavía en estado embrionario y que requiere la inmediata atención y la más enérgica actuación del Jefe de la Policía, brigadier Salas Cañizares.



R. ORTIZ LAMADRID

A través de la viva descripción que del hecho hace Jordán, lo ocurrido lleva la imaginación del lector, insensiblemente, a aquellos días en que algunas ciudades de los Estados Unidos, principalmente las de Chicago y New York, vivían sometidas a la extorsión de las pandillas organizadas tras el rótulo de "asociaciones protectoras", a las cuales había que satisfacer tributo, so pena de exponerse a represalias de toda índole, desde la pateadura clásica, como método persuasivo elemental, hasta el incendio y el asesinato, sentencia de ruina y de muerte aplicada a aquellos intereses y personas a los que no "ablándaba" el "black-jack".

Lo nuestro, desde luego, no ha llegado a tanto. Por lo que se deduce, anda en pañales. Luce co-

mo un "negocito inocente" más, de esos que se incuban frecuentemente en nuestro medio, pero puede convertirse en matriz generadora de todos los excesos, y hay que saltarle al paso, para que muera al nacer.

Lo cierto es que, según la versión que recojo, un policía de esos que patrullan la Vía Blanca en las proximidades del barrio obrero de Luyanó, en convivencia con una dama al timón de un automóvil, provoca la escenificación de un conato de choque entre el coche de ésta (la pala) y el que conducía otra señora "dispuesta a declarar cuanto sabe del enojoso asunto", para arbitrariamente detener a la última y pedirle la Cartera Dactilar, so pretexto de una infracción no cometida, "perdonándola" al cabo y rompiendo la notificación, pero no sin antes "recomendarle" que se asocie a determinada entidad protectora del automovilista "para que nunca tenga problemas en el tránsito", porque colocando en el parabrisas una calcomanía que le entrega, "nadie habrá de molestarla".

El suceso termina cuando el motociclista, ante la estupefacción que deja sin habla a la víctima del chantaje, tiene el tupé de indicar como testigo de la "eficacia" de la asociación "protectora", a su cómplice en el episodio, quien había regresado al lugar del delito para "interceder" con el vigilante. a la que ahora éste identifica cínicamente diciendo: "Esta señora trabaja con nos-

otros; pregúntele y verá como le asegura que nunca tendrá problemas", lo cual se interpreta en el supuesto de que pague un peso mensual por el "servicio", ya a resguardo tras una sigla —expresión gráfica del tributo— que una vez colocada en el parabrisas del automóvil, habrá de "protegerla" contra todo "riesgo".

Como puede verse, el método es bastante burdo, pero despierta sospechas de organización. Esa expresión de "esta señora trabaja con nosotros", implica relación, fingida o cierta, entre la asociación "protectora" y el cuerpo de policía, y el brigadier Salas Cañizares debe cuidarse muy bien de no dejar en el entredicho al instituto que dirige, poniéndole las peras a cuarto a los que pretenden explotar tamaño "racket" a título de que garantiza inmunidad, obviando toda "molestia" por parte de los patrulleros del tránsito.

Mucho ojo brigadier Salas Cañizares con quienes primero se las ingenian (¡qué mezquino ingenio!) para exigirle una gabela fija a los cuidadores de automóviles y, cuando fracasan en su deleznable intento, ahora amagan con la implantación de un negocio sucio en gran escala que, de prosperar, haría irrespirable la atmósfera urbana, ya que en estas cosas lo difícil es empezar, porque después, si se recojen impunemente turbios dividendos, cunde la epidemia y todo gira en el círculo vicioso de la extorsión, que es el imperio del hampa.

M. Jordán 1/6/3



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

A u t o s c o p i o

Señales luminicas de noche y banderas rojas de dia deben advertir en la carretera la presencia de un camión estacionado: texto del Reglamento de Tránsito... Los accidentes de enero primero a mayo 31 de 1953... El "Hy-Drive" de la Plymouth... Consejos de seguridad... Despejada Monserrate al entrar por Bernaza los ómnibus que antes lo hacían por Teniente Rey... Miscelánea.

NOS EXTENDIMOS en demasiadas consideraciones en nuestro artículo de hoy y no tenemos espacio para publicar las estadísticas de los accidentes del tránsito de 1951 a 1953, detalladas por meses. Lo haremos próximamente. Para que podamos apreciar el significado de estas cifras, tenemos este año, hasta mayo 31: 890 accidentes, resultando de ellos 228 muertos y 1.470 heridos, muchos muy graves. En cinco meses, 228 muertos: una proporción aproximada a 3 muertos cada dos días. Es demasiado, ya lo vemos. Pero no hacemos nada para reducir las cifras fatales.

**ORDEN DE TRANSITO No. 5
(Luces de Seguridad)
Abril 1 de 1946**

PRIMERO: Reglamentar el inciso o) del artículo 43 del Decreto, ley No. 800 de 1946, como sigue:

"Inciso o) Artículo 43 LUCES DE SEGURIDAD.

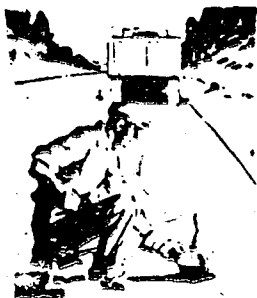
Quando un vehículo quedare estacionado en la vía pública por accidente o causa de fuerza mayor durante la noche, se mantendrán las luces encendidas en la parte anterior y posterior del mismo.

Reglamento

Primera: Ningún vehículo motorizado se detendrá más de dos minutos o se estacionará en la parte dedicada al tránsito de un camino o carretera, si fuese posible hacerlo fuera de esa parte, dejando todo el ancho del camino o carretera libre para el tránsito. Cuando sea imposible mover el vehículo fuera del camino o carretera, se hará todo lo posible para que éste ocupe la menor parte del ancho de dicho camino o carretera, dejando libre el mayor espacio para el tránsito; y se tratará de que el vehículo pueda ser visto desde lo más lejos posible, en ambas direcciones.

Segunda: Cuando un vehículo, por descomposición de su mecanismo u otra causa, tenga que estacionarse en una calle, camino o carretera en los perímetros urbanos, en las horas comprendidas desde la puesta del sol a la salida del sol y el alumbrado en dicho lugar sea insuficiente para distinguir una persona a una distancia de ciento cincuenta metros, en condiciones atmosféricas normales, deberá tener encendida una luz blanca al frente y otra roja en la parte posterior, visibles ambas a una distancia de ciento cincuenta metros, en condiciones atmosféricas normales.

Tercera: Cuando un vehículo motorizado, por descomposición de su



mecanismo u otra causa, tenga necesidad de estacionarse ocupando una parte del camino o carretera por el que transite o sobre el paseo del mismo, el chofer estará obligado a proceder como sigue:

1) Si es durante el tiempo comprendido desde la puesta a la salida del Sol o en casos de neblina, colocará una mecha (fusse) encendida en la vía por el lado del vehículo correspondiente al tránsito; y tan pronto como sea posible, pero siempre antes de que se haya consumido la mecha referida, se colocarán en el camino tres luces en la forma siguiente:

a) Una en el centro del ancho del camino ocupado por el vehículo, a distancia no menor de treinta metros, en la dirección en que viene el tránsito.

b) Otra en igual forma, aproximadamente a treinta metros del vehículo en la dirección opuesta.

c) Otra aproximadamente a tres metros del vehículo hacia atrás o hacia el frente, en línea con el costado del vehículo que da hacia el lado del tránsito.

d) Si el vehículo quedare detenido a menos de cien metros de una curva, cima de una loma o cualquier otra obstrucción, la luz requerida en esa dirección se colocará a distancia conveniente, para que avise con tiempo suficiente al tránsito el obstáculo que ha de encontrar. En ningún caso dicha distancia, será menor de treinta metros ni mayor de cien metros del vehículo detenido.

e) Deberá tenerse especial cuidado al colocar las luces, la mecha o cualquier señal que produzca llama, de evitar la posibilidad de que pueda producir incendio.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

2

II) Si fuere de día cuando el vehículo quedare detenido como se expresa en el primer párrafo de este Reglamento, es decir, durante el tiempo comprendido desde la salida a la puesta del sol, se colocarán dos banderas rojas de 30 x 30 cms. por lo menos, en los lugares indicados y forma expresada en los incisos a) y b) del apartado I, para situar las luces, en vez de éstas. Las bande-

ras deben estar dotadas de sus respectivas bases o soportes, para que se puedan colocar sobre el pavimento.

Cuarta: Será potestativo usar como luces, antorchas de depósito, (pottorches) o linternas eléctricas rojas; pero cuando se trate de camiones para el transporte de líquidos inflamables o gases comprimidos en tanques o tambores, estén estos llenos o vacíos, únicamente pondrán linternas eléctricas rojas.

Quinta: Cuando se usen linternas eléctricas rojas para proteger el vehículo estacionado y avisar al tránsito sobre el obstáculo no será necesario el uso de la mecha encendida a que se refiere el apartado I de la regla segunda, sino que inmediatamente se colocará una linterna encendida en el lugar indicado en el inciso c) del apartado I referido, y en seguida las otras dos, como se determina en los incisos a) y b) del mismo apartado.

Sexta: Las luces que se usen como señales, bien sean producidas por antorchas de depósito o linternas eléctricas rojas, deberán poder ser distinguidas durante la noche a una distancia de ciento cincuenta metros, en condiciones atmosféricas normales. Cada antorcha de depósito deberá tener la suficiente capacidad para arder por lo menos doce horas en un viento de una velocidad de ocho kilómetros por hora; y también deberá arder a cualquier velocidad del viento hasta de sesenta kilómetros por hora. Serán de construcción sólida, de modo que puedan resistir golpes, no demasiado fuertes, sin agrietarse o romperse y se llevarán en una caja de

metal. Cuando se usen linternas eléctricas rojas, éstas deberán ser capaces de alumbrar continuamente durante un tiempo no menos de doce horas y su construcción será sólida, de modo que puedan resistir golpes que no sean muy fuertes, sin romperse.

Séptima: Todos los ómnibus y camiones que circulen por los caminos y vías públicas, fuera de los perímetros urbanizados de las ciudades, deberán de estar equipados con los utensilios necesarios: tres antorchas de depósito y una mecha (fusse) y dos banderas rojas de 30 x 30 cms. con sus soportes; o cuando se usen linternas eléctricas rojas, con tres linternas y dos banderas rojas, para poder cumplir lo dispuesto anteriormente en los descritos casos de estacionamiento.

Octava: Cuando en los estacionamientos descritos en las reglas anteriores el chofer haya tenido que utilizar piedras, tablones u otros objetos para la composición del vehículo, o por otra causa, éste tendrá buen cuidado, una vez que haya terminado, de quitarlos de la parte transitable del camino o carretera, a los efectos de evitar accidentes.

DETENGA el auto siempre que vaya a consultar su libreta de direcciones o su mapa de carreteras. Esos hombres tan activos que hacen diez cosas a la vez, pueden hacerlas—casi siempre mal hechas—en el escritorio de su despacho. Pero en el timón de su automóvil es sencillamente jugar con su propia vida y con la de los demás.

Don Juan...

TINTA RAPIDA



Por
José M. Muzaurieta

Dueños y Señores de las Aceras...

LA ciudad de La Habana está repleta de imprudentes y desconsiderados, que le amargan la vida al resto de la población con sus imprudencias y desconsideraciones, que no vamos a detallar... Sólo nos referimos a las que se contraen a interrumpir el libre tránsito en las aceras...

En primer término — y tratándose de lo que se trata — hay que destacar a los mensajeros de boticas y de bodegas y a los **sangandongos** que "vuelan" en bicicleta y algunos se permiten hacerlo en motocicleta. Para aquéllos las aceras son predios de toda clase de imprudencias...

En segundo término hay que señalar a los vendedores de baratijas, (y ya de perritos, pollitos, pecesitos, flores artificiales, etc), que se estacionan a "pujar" por la venta de su mercancía. En las aceras de Galiano no se puede transitar; están copadas, y, de contra, minadas de cartelistas, descuideros y demás...

En tercer término tenemos a los grupos de individuos—en los que predomina el tipo **ESCAPA-RATON**—que se cogen las aceras para ellos, dan mítines en las mismas, discuten de política, de boxeo, de pelota, de modas y de luchas, etc. A esos hay que dejarles las aceras y apearse uno a la calle, muchas veces con riesgo de su vida...

En cuarto término disfrutamos de los que, sin mayor necesidad, gustan de dejar cajas, barriles, maderas, hierros, sogas, escaleras, cubos, pinturas, etc. Las cuadrillas de la Cuban Telephone Company, acostumbran a abandonar en las aceras grandes cajones, sujetos con cadenas, (que pa-

recen cofres de piratas) durante días y hasta semanas. Son cajas con herramientas que estorban el tránsito de peatones...

En quinto término figuran los materiales de construcción: arena, sacos de cemento, cal, cabillas, tablas, ladrillos, piedras, mezcla, carretillas, depósitos de agua, flejes y demás. Antiguamente la policía era muy celosa de que por ninguna causa evitable fuera interrumpido el tránsito en las aceras... pero **ESTO** ha cambiado mucho...

En sexto término tenemos la carga y descarga de almacenes y establecimientos comerciales; lo que es necesario, pero con las reglas y durante las horas que señala la policía... lo que no se cumple. Hay tiendas y almacenes que cargan y descargan a cualquier hora y en sus aceras ven las ruedas de camiones y de carromatos, encaramadas sobre partes de las mismas y en esa posición—estorbando al tránsito—los dejan horas y horas...

En séptimo término contamos con los que baldean sus casas y establecimientos, y echan el agua sucia a la acera y a la calle. Si uno pasa por allí en esos momentos, lo ensucian o bien coge por los pies toda la **salación** que haya en tales sitios...

En octavo y último término existen los graciosos vendedores de billetes, que toman las aceras para exhibirlos y venderlos. Por las de la calle Obispo no se puede apenas transitar sin pisarlos y estropearlos. Todo eso sin contar al millón catorce de pequeños "comercios", que, asimismo, ocupan dichas aceras...



Después de unos días de diversión en la playa muere toda una familia en un violento choque

El auto en que viajaban se telescopó contra una rastra estacionada en la Central. Una tia anciana quería conocer la playa Azul antes de morir

UN manto sombrío acaba de tenderse sobre una familia camagüeyana al producirse un accidente automovilístico que destruye totalmente un hogar feliz, forjado en el trabajo, sumiendo en la tristeza a familiares y amigos de las víctimas. La tragedia—que no representa un 'escarmiento' para los



Milagros Hernández Porro, tierna criatura, muerta en el accidente, vistiendo el uniforme del Colegio Teresiano de Camagüey. La foto contiene en su respaldo una dedicatoria a su madrina en el día de su santo.

que conducen vehículos a excesiva velocidad—ha tenido, esta vez, un alto precio.

Cómo se originaron los hechos

La alegre familia Hernández-Porro regresaba a su casa en la ciudad de Camagüey, después de pasar unos días de diversiones en la Playa de Varadero. Habían acordado, al salir de ésta, en vista de que el viaje era largo y todos los hijos sabían manejar, turnarse por tramos, a fin de que ninguno se agotara. Así emprendieron el viaje de regreso hasta que éste quedó interrumpido por un fatídico accidente que barrió por completo con sus ocupantes, al chocar el auto Buick, recién adquirido, en que viajaban con una rastra estacionada en la Carretera Central, en el tramo conocido por la Curva de Gaspar, entre Florida y Ciego de Avila.

Un menor manejaba el vehículo

Al timón del automóvil iba un muchachón de quince años, Angel Arturo, que había tomado el dominio de la máquina cerca de Florida, mientras el resto de los familiares descansaban del largo viaje que ya tocaba a su fin. La excesiva velocidad con que marchaba, la poca experiencia del chofer, que además manejaba de madrugada y, quizás, la cruel mano del destino hicieron que el auto se deslizara por debajo de la cama de la rastra produciendo la muerte de siete de las ocho personas que viajaban en el mismo.

La responsabilidad del suceso se le achaca al jefe de la familia que permitió que un menor condujera por la madrugada el automóvil en la Carretera Central. Nosotros, preferimos pensar de distinto modo y creemos que el destino de la infortunada familia estaba ya señalado.

Las víctimas

Como consecuencia del impacto perecieron el señor Fernando Hernández Domínguez, de cincuenta y un años, comerciante; su esposa, Amparo Porro, de cuarenta años; su hermana Matilde Hernández Domínguez, de setenta y ocho años; y sus hijos Isolina, de dieciocho años; Angel Arturo, de quince; Agustín, de doce; y Milagros de diez. Uno solo de los hijos salvó la vida, el joven Fernando Hernández Porro, de diecisiete años, el que recibió heridas de suma gravedad. La violencia del impacto hizo que los cuerpos de las víctimas quedaran horriblemente mutilados impidiendo la identificación de los mismos.

Catorce kilómetros que invitan a correr

Había caído la medianoche, una recta carretera y un automóvil nuevo invitaban a correr; la vía estaba expedida y, Angel Arturo, dada su poca edad y experiencia, deslizaba el vehículo a gran velocidad por la Recta de Gaspar. Todo era felicidad hasta aquel momento, nadie podía percatarse de la tragedia que se iba a producir. Un chofer que conducía un ómnibus Habana-Santiago, que a la sazón pasaba por el lugar, en dirección opuesta, le llamó la atención la velocidad con que marchaba el auto y que el mismo no respondiera a las señales de luces que se hacen en las carreteras entre los vehículos que se cruzan.

Imponente mole obstruclona el camino

Una rastra estacionada en la carretera con las luces encendidas, según aseguran los testigos, obstruye la vía; Angel Arturo no la ha visto, quizás las luces del ómnibus cegaron sus ojos, quizás iba semi-



La agraciada señorita Isolina Hernández Porro, la hija mayor del desdichado matrimonio Hernández-Porro que perdiera la vida en el trágico suceso cuando comenzaba a vivirla.

dormido. De pronto se produce el violento impacto—dos cuerpos no pueden ocupar mismo lugar en el espacio—el auto como si tuviera miedo se agacha y se mete debajo de la cama de la rastra destrozándose completamente y poniendo fin a la existencia de una familia entera, que hacía solo breves segundos marchaba feliz al hogar para dedicarse nuevamente al trabajo.

Quiero conocer a Varadero antes de morir

La tragedia pronto se supo en la ciudad de Camagüey donde eran muy estimados los esposos Hernández-Porro produciendo la natural consternación. Sus amigos hablan del origen del viaje. Se dice que fue realizado para complacer a la hermana del comerciante Hernández (Matilde Hernández Domínguez, de 78 años) la que había expresado que quería conocer la playa más linda de Cuba antes de morir. El destino maravilloso de la vida que lo quiso, conoció a Varadero antes de morir!



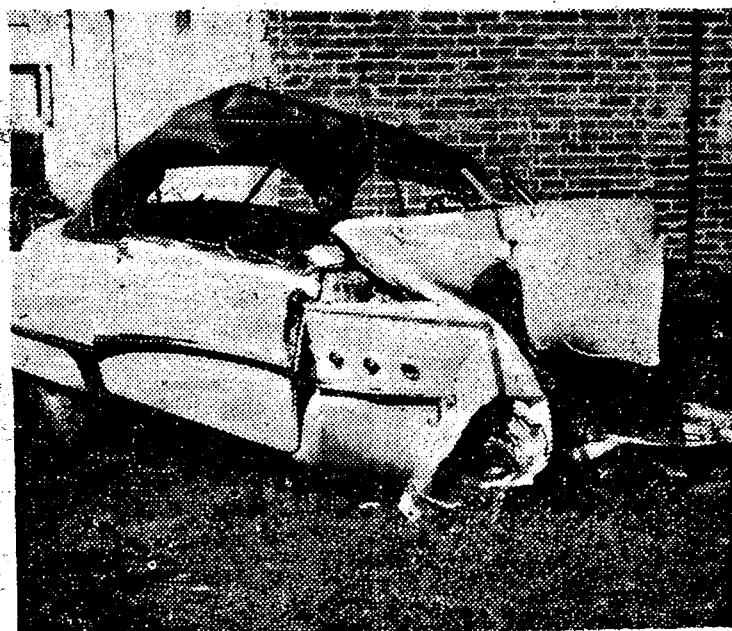
Una foto familiar que recuerda un momento de felicidad en la vida del hogar. Isolina, la mayor de las hijas del matrimonio infortunado cumplía dieciséis años. En la fotografía aparecen, de derecha a izquierda: Agustín, Fernandito (único superviviente), el orgulloso padre Don Fernando Hernández, Isolina; la madre, Amparo Porro; Angel Arturo (que conducía el automóvil); detrás de éste su tía Matilde Hernández y Milagros, la menor de sus hijas.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

7



Estado en que quedó el automóvil Buick en que viajaba la familia Hernández-Porro, la que desapareció casi totalmente al telescoparse el auto con una rastra estacionada en la carretera.



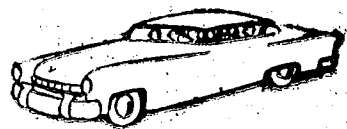
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Vemos y pensamos... como sentimos

Su AUTO

así lo ve...



...usted cuando lee el anuncio de la agencia



...usted cuando sufre el primer choquécito



...usted cuando Nega el nuevo modelo



...usted cuando quiere cambiarlo o venderlo



...su vendedor cuando le está tasando.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

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 *sobrepasarse 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 queremos 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



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 paternal, 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-



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 estiraría 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 recta. 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. Argüirán que el farol lo vemos antes de llegar a él; pero, ¿y si nos ciegan los faros de un tránsito continuo, cuando 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...

Impreso 2/1/53

Nuevas Reglas Desde Hoy en El Transporte

Castigo Severo a Culpables

Tratan de Reducir
de ese Modo el Número
de los Accidentes

Hoy será puesta en vigor la ley-decreto 991, Plan Económico Nacional sobre Transportes, apresándose la Corporación Nacional del Transporte, bajo la rectoría del ministro doctor Rafael Díaz Balart, a hacer que sea respetada en todas sus partes, amparando los derechos que de la misma dimanen y obligando a cumplir con los deberes que también impone.

Como es sabido, el Plan en cuestión consiste en una serie de medidas de carácter general, tendientes a modernizar y fortalecer los transportes, tanto ferroviarios, motorizados, marítimo y aéreo, para garantizar la eficiencia del servicio público que prestan y revitalizar su productibilidad como centros de trabajo y de rentabilidad, según especifica la propia Ley que incluye energéticas sanciones encaminadas a evitar accidentes y también otras para sanear la Caja Nacional del Retiro del Transporte Terrestre.

Cómo Retirarán la Cartera Dactilar

En los casos de delitos culposos por lesiones o daños cometidos con vehículos automotores, los Tribunales de justicia procederán cuando se trate de lesiones menos graves o graves o daños por valor de más de \$250.00 a suspender al chofer sancionado la licencia, por un período de seis meses, salvo

cuando el juzgador considere que por las circunstancias del hecho o por la peligrosidad del agente, procede su anulación. En caso de reincidencia la suspensión será por doble tiempo y si nuevamente reincidiera le será definitivamente anulada la licencia.

Cuando las lesiones sean leves o el daño por menos de 250 pesos y pasen de \$100.00, será suspendida la licencia por tres meses cada vez, y si llegare a cinco, en cualquier tiempo, será anulada.

No Podrá Pagar las Multas un Tercero

Los tribunales y jueces enviarán una copia de la hoja penal del sancionado al director de la Cartera Dactilar, sin perjuicio del ejemplar que deben remitir al Negociado de Antecedentes Penales del ministerio de Justicia. Este ministerio formará un registro especial de choferes sancionados, incluyendo en el mismo a los conductores de vehículos automotores que hayan sido condenados por dichos casos.

En cuanto al pago de multas, se declara ilícito el hecho por otra persona que no sea el sancionado, así como los contratos de seguros que tengan esa finalidad, incluyendo en la declaratoria de ilicitud a las sociedades y asociaciones que realicen dichos pagos.

Contra el Clandestinaje

La ley-decreto 991 prohíbe que los automóviles de alquiler presten servicio de "boteo" por carreteras y vías públicas servidas por empresas de ómnibus. Los agentes de la autoridad, inspectores, comprobadores e inspectores habilitados que sorprendan a cualquier automóvil de alquiler llevando a cabo tal servicio en las zonas citadas, procederán de inmediato a la detención del vehículo, dejándolo depositado en el cuartel de la Policía o del Ejército o en los fosos municipales, a disposición de la Corporación Nacional del Transporte.

La sanción será: suspensión de la circulación del vehículo durante 30 días por la primera vez; sesenta días por la segunda y 120 días por las sucesivas.

Revisión de Vehículos

Se establece en el Plan que hoy entrará en vigor, que todo vehículo automotor deberá sujetarse a la comprobación y revisión técnicas periódicas de su dirección, frenos y luces en los plazos que señale la Corporación Nacional del Transporte. El resultado se hará constar en un sello que será fijado en lugar visible del vehículo.

La infracción será sancionada con multa de 31 a 500 cuotas o privación de libertad de 31 a 180 días o ambas sanciones a la vez.

Cuando por la infracción se originare un accidente, los tribunales al adecuar la sanción, graduarán la estidad culposa como de mayor peligrosidad.

Prohibiciones

Queda prohibido el tránsito por las carreteras de aquellos vehículos, especialmente ómnibus, camiones, tractores y tanques, que excedan de los pesos y medidas máximos que determina la Corporación Nacional del Transporte.

No se podrá transportar ni distribuir por carreteras y caminos, bien sea por vehículos automotores o remolques de porteadores, mayor volumen de carga consistente en azúcar, mieles, ganado, minerales, combustible líquido o sólidos, materiales inflamables y abonos químicos, que el del año transcurrido del 1 de julio de 1952 al 30 de junio de 1953, ni dedicar a este tipo de transporte mayor número de vehículos que el que constare inscripto en dichos años.

Se prohíbe establecer bonificaciones, cambio de clasificaciones o tarifas a precios menores de las tarifas oficiales vigentes en relación con la carga y el pasaje.

No Permisos Especiales

También se prohíbe el otorgamiento de licencias, permisos o autorizaciones provisionales o especiales para la prestación de servicios de transportes, antes de que haya sido terminado el expediente.

Nuevas Licencias

A partir de hoy y por el término de un año, queda prohibido conceder nuevas licencias para servicios públicos de transporte; no contándose ese lapso a los efectos de la prescripción administrativa de que trata el artículo 41 del Real Decreto de 23 de septiembre de 1888, respecto de las solicitudes pendientes de solución.

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Murieron en 1952 en accidentes de tránsito en Cuba 548 personas

Corresponden también a ese año 4,400 heridos.
Cifra proporcional superior a la de Estados Unidos

Estuvo dedicada la sesión-almuerzo de ayer, del Club de Leones de la Habana, a la "Prevención de Accidentes del Tránsito", tema de gran actualidad llevado otras veces a la tribuna de los Leones habaneros, que así demuestran su enorme preocupación por asunto de tanta trascendencia por el aumento de los heridos y las pérdidas de vidas.

El león ingeniero Baltasar Moas Lago, en su carácter de maestro de ceremonias, presentó a los invitados a la sesión, así como a los oradores designados, y dió lectura a una carta recibida por el Club, del doctor Nicolás Vesa, de Camagüey, adhiriéndose a los propósitos de los Leones y haciendo varias sugerencias para evitar accidentes del tránsito, entre ellas requisitos especiales para la entrega de carteras dactilares, así como medidas para sancionar a los infractores. También dió lectura a una copia de una carta enviada por el señor Luis Fernández Pérez de Oquendo al Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, recabando una acción enérgica para evitar el alto porcentaje de accidentes que vienen sucediéndose.

Finalmente dió cuenta de la adhesión de la Cruzada Contra el Ruido, que propone para la evitación de accidentes la supresión del claxon que, según ella, provoca más accidentes que los evita, ya que el hecho de tocar el claxon en una esquina, hace creer a los automovilistas que tienen la vía libre para atravesar una calle. También proponen la designación de un ingeniero de tránsito, para regularlo en nuestra capital.

Paradas de ómnibus a medianoche de cuadra

El ingeniero Agustín Goitisoló, director general de Transportes, enumeró los factores que deben tenerse en cuenta para la mejor coordinación del tránsito. Dijo que de acuerdo con la nueva ley de Transportes; en suspenso, se establecerán estaciones de revisión o comprobación del buen estado de vehículos, en Pinar del Río, Habana, Matanzas, San-

ta Clara, Camagüey, Holguín y Santiago de Cuba.

Agregó que, según estadísticas en los Estados Unidos, se ha comprobado que el 57 por ciento de los accidentes del tránsito se deben a defectos en la vista de los conductores de vehículos, y que en Cuba no se examina la vista a los aspirantes a choferes, así como tampoco se les examina el sistema nervioso, que él estima influye mucho en la causa de los accidentes. Se refirió asimismo a las medidas que estima beneficiosas para el tránsito, tales como la que acaba de implantarse en la ciudad de Santa Clara, estableciéndose la parada de ómnibus cada dos cuadras y a mediados de cuadra, para evitar que los choferes continúen la marcha al hacerse la señal de parada por los pasajeros, y de esa manera aprovechar la luz verde que en ese momento señale el semáforo. Finalmente dijo, que debía autorizarse como zona de parqueo, para vehículos con chofer, aquellas zonas señaladas como de carga cuando no estén ocupadas.

En proporción, más muertes que en los Estados Unidos

El director del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, señor Demetrio Rizo, ofreció datos estadísticos en relación con los accidentes del tránsito en nuestro país. En 1943 se habían registrado 2,568 accidentes, con un resultado de 172 muertes y 1,993 heridos; y en 1952, 2,893 accidentes habían producido 548 muertes y 4,400 heridos.

"En los Estados Unidos—dijo—hay 37,500 automóviles por cada cien mil habitantes, mientras que en Cuba el promedio de automóviles sólo alcanza la suma de 2,500, y a pesar de ello, mientras el promedio de muertes por accidentes en E. U. A. es de 2.5 por cada 100,000 habitantes, en Cuba alcanza la cifra de 9.5.

Señaló el señor Rizo que entre las causas principales de la mayoría de los accidentes del tránsito, se puede señalar la falta de vigilancia, de una debida educación de conductores y peatones, señales, de sanciones para los infractores, de aptitudes para el manejo de vehículos, y en muchos casos se deben al mal funcionamiento de los mismos. Estima necesario el señor Rizo la creación de un organismo técnico que centralice todo lo relativo al tránsito; que la Sección de Tránsito sea dotada con personal suficiente y altamente entrenado; creación de un cuerpo técnico para la investigación de la causa de los accidentes graves; creación de juzgados especiales para



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

4

2

56

conocer de esos accidentes, así como poner en vigor la reciente legislación que incluye sanciones a los infractores del tránsito y muy especialmente por embriaguez.

El coronel Juan T. Ledón Iglesias, supervisor general de Tránsito, agradeció al Club de Leones su interés en este asunto y anunció que el Gobierno se encuentra muy interesado en dar solución definitiva a este problema del tránsito y los accidentes, habiendo nombrado una comisión de la cual él forma parte para la confección de un Código de Tránsito, que recogerá todas las medidas que ha venido clamando la ciudadanía en general, estableciéndose tribunales especiales para resolver de inmediato todo lo relacionado con accidentes o infracciones del tránsito. También dijo que se estudiaría la posibilidad del establecimiento de parquímetros administrados por la Policía Nacional y que se había solicitado gran cantidad de semáforos que muy próximamente serán puestos en uso. Asimismo anunció que muy pronto habrá de notarse la mejoría en estas cuestiones, así como que haría llegar a sus superiores todas las sugerencias que en este acto se habían hecho.

Inspección honesta y técnica

El león presidente doctor Emillo Marill, dió a conocer una sugerencia del Club de Leones de la Habana, en su afán de disminuir los accidentes del tránsito, el establecer el departamento de Inspección de Luces, Frenos y Dirección en los vehículos y que esa misión le sea confiada a una entidad responsable como el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes que cuenta con los técnicos necesarios para ello.

El doctor Marill, a nombre del Club de Leones de la Habana, se pronunció en pro de la supresión de-

definitiva de sociedades que pagan multas a infractores de la ley de tránsito, por estimar que ellas le- dan carácter de inmunidad.

Hizo el resumen el señor Rafael Díaz Balart, ministro de Transportes. Dijo que al asumir la Subsecretaría de Transportes (hoy Ministerio), se encontró con una serie de irregularidades, como la expedición de tarjetas por los técnicos certificando el buen funcionamiento de vehículos que no habían sido examinados, mediante la compraventa de dichas tarjetas. Esa anomalía fué eliminada a pesar de todas las influencias que se movieron para que este estado de cosas continuara. Agregó que inclusive tuvo oportunidad de comprobar en un accidente reciente en la carretera, con balance de muertos y heridos, que la tarjeta o documento que autorizaba la circulación del vehículo se encontraba firmada solamente por el mecánico o técnico, sin haber sido referendada por el Ministerio, y que investigaciones posteriores dieron por resultado que la empresa dueña del vehículo poseía algunas tarjetas firmadas, en blanco. Afirmó que no volverá a repetirse.

Defensa organizada de delinquentes?

En cuanto a que sean suprimidas las sociedades que pagan multas a infractores de la ley de tránsito, dijo que la ley 921, en suspenso por

noventa días, declara ilícitas esas sociedades, y a pesar de ello lo vi- sito una comisión del Colegio de Abogados, que aun cuando no de manera oficial, le solicitó la permanencia de esas sociedades, alegando defender a la clase, pues con ese motivo perdía una fuente de trabajo, cuando por el contrario la clase se beneficiaría, puesto que podría atender estos asuntos directamente con los infractores y no mediante la irrisoria cantidad que perciben por su trabajo, mediante sueldos o igualas de las sociedades que utilizan sus servicios.

La opinión personal del ministro Díaz Balart es contraria a la existencia de esas sociedades, según afirmó, y siempre estará por su supresión, agregando que en los Estados Unidos están consideradas como ilícitas, y todo aquel que se dedique a ese negocio es perseguido como delincuente.

"Cuando el chofer—dijo—sabe que su actuación delictiva está amparada por una sociedad que pagará la multa, se crea en él un clima de irresponsabilidad gravísimo para los accidentes".

El secretario del Club, doctor Esteban Alfonso Zalba, informó de la grave situación que viene atravesando la creche "Habana Nueva" con motivo de haberse clausurado el edificio en que venía funcionando, por el desplome del portal a causa de las últimas lluvias. Afirmó la urgencia de que las autoridades, y principalmente el ministro de Obras Públicas, ingeniero Alfredo Nogueira, acudan en auxilio de la creche "Habana Nueva" ordenando la reparación pertinente, a fin de que tan benemérita institución pueda seguir la magnífica obra de asistencia social que venía realizando con la atención de más de un centenar de niños pobres.

Además de los mencionados, ocuparon asientos de la mesa principal de esta sesión el subsecretario de transportes, doctor Carlos J. Smith; el ingeniero de Transportes, Rafael Sorondo; el jefe de la Sección de Tránsito, capitán José Arencibia; el teniente Severiano Silva, el señor Benigno González Arias, presidente de la Cámara Junior de la Habana; el ingeniero Charles H. Lee, en representación de la "Esso Standard Oil", y el señor José Manceda, en representación de la Compañía de Productos Panam, con motivo de las campañas que vienen haciendo a través de periódicos y vallas anunciadoras para la evitación de accidentes del tránsito.

Handwritten signature and date: Díaz Balart 7/10/33



Narra una periodista norteamericana en un diario de Miami sus impresiones sobre un viaje de ómnibus en la Capital Habanera

Con lenguaje pintoresco, señala muchas de las deficiencias de nuestro sistema de transporte urbano, de las que tanto nos hemos lamentado. "La Comedia Humana" en una Guagua".

N. de la R.—Reproducimos a continuación un artículo publicado ayer domingo en el "Daily News", de Miami, sobre nuestras "guaguas". El periodista, en su humorística narración, señala con lenguaje pintoresco algunas de las deficiencias de nuestro sistema de transporte urbano de los que tanto nos hemos lamentado siempre. He aquí el artículo:

"TALKING THROUGH MY HAT"
La Comedia humana vista en una "Guagua" cubana

Esos omnibuses grandes y blancos que acostumbraba a tomar en Miami, me lucían muy familiares corriendo a lo largo de las calles y avenidas de La Habana. La ilusión se completaba con los nombres en inglés de algunas tiendas y gentes parada en las esquinas esperando por los ómnibus y hablando en inglés. Pero ahí terminaba toda la semejanza.

Hice la señal de parada a uno, y a otro y luego otro, pero no tuve suerte; la puerta delantera permanecía cerrada. Finalmente una señora entró por la puerta trasera que estaba abierta y fui tras de ella pisándole los talones.

¿Estaba en un ómnibus? No, estaba en una "guagua" cubana ("guagua" es el sobrenombre que le dan a los ómnibus). No encontré donde poner mis ocho centavos, precio el pasaje. Alguien me ofreció un asiento y apenas me había sentado, un hombre gordo, uniformado vino para cobrar.

Tomó mi dinero del pasaje y tocó una campanilla. El precio de mi pasaje quedó registrado en una cajita colocada a la entrada de la guagua, y el conductor me dió un papelito blanco, el recibo, para en el caso de que viniera un inspector yo pudiera mostrar que había pagado.

También se me dijo que guardara el "recibo". En caso de que los primeros números fueran iguales a los del primer premio de la Lotería Nacional me ganaría un auto u otros premios similares. Imagínense... Para cobrar ocho centavos de pasaje en La Habana, se necesitan un chofer, un conductor y un inspector.

ENTRA EL INSPECTOR

Vi a un inspector, inspeccionar. Entró un hombre alto, se sentó en un asiento delantero, gritó "tú" al conductor, le enseñó una tarjeta de identificación, y encendió un tabaco. Estiró las piernas y duran-

te tres o cuatro cuerdas echó un pestañazo. El conductor era todo sonrisas y preocupación por el buen comportamiento de sus pasajeros y dió palmaditas en la espalda a su colega cuando éste despertó. Con un gesto de aprobación desapareció. Había terminado la inspección.

El conductor es el dueño y señor de la "guagua", su castillo sobre ruedas.

El conductor va y viene constantemente caminando por el pasillo central de la guagua, exprimiendo a todo el mundo, pisándole los pies a todo el que bloquea su camino, cobrando pasajes, haciendo sonar la campanilla y dándole consejos a los pasajeros, desde remedios caseros hasta de política.

EL VENDEDOR AMBULANTE

Sólo cesa de hablar cuando algún pasajero grita "esquina", entonces hace sonar la campanilla para detener la guagua y el pasajero se marcha.

Mientras tanto, si algún vendedor callejero es su amigo, el conductor le permite viajar de gratis durante varias cuerdas. Este también va y viene por el pasillo central, echándose a un lado gentilmente para que el conductor pueda pasar, y gritando "caramelos" "frutas" o lo que lleve cargado en una bandeja que balancea en una mano por encima de los infortunados que van de pie durante el viaje.

Al salir de la guagua, la gente hace citas y el chofer y el conductor esperan hasta que se han arreglado los últimos detalles y se han despedido, antes de reiniciar la marcha.

OMNIBUS REPLETOS

En Cuba usted puede contar hasta 20 guaguas pasando una tras otra por una esquina... todas van llenas, tan llenas que muchas veces llevan pasajeros colgando, agarrados de las ventanillas fuera de la guagua con una mano, semejando a lo lejos un gigantesco racimo de plátanos humanos. Y sin perder el equilibrio sajan el dinero del pasaje del bolsillo, pagan, encienden un cigarrillo, o se aseguran de que el periódico está bien colocado debajo del otro brazo. Es increíble cómo permanecen imperturbables cuando la guagua cae en un bache, cambiando con toda calma la mano con que se agarran a la ventanilla, y continuando sus conversaciones sonrientes y riendo, como si tuvieran el mejor asiento.

En la confusión del gentío, más de un enamorado sujeta la mano equivocada... explicaciones, excusas, fruncimientos y sonrisas, todo en una, mientras se arregla el asunto. Todos gozan del show y también de cualquier poquito de conversación que pueden recoger. Sin conocerlo a usted, le preguntan el nombre de un dentista, médico... o discuten de modas, eventos, etc.

En resumen, usted aprende mucho de la vida y del amor, y de las emociones humanas, además de pasar el rato de la vida, cuando viaja en una "guagua".

Blanca Estrella.

1 9 5 4



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

HAY QUE REGULAR EL TRANSITO DE LOS PEATONES

Por el Dr. Pericles Seris de Latorre.

Otro de los problemas que, en relación con el tránsito de los peatones, surge a diario y es necesario afrontar y resolver prácticamente, es el de regularlo en forma de que cada uno vaya por su derecha.

La mala costumbre, inveterada entre nosotros hasta ahora, de que los peatones transiten por las aceras de las calles por su derecha o izquierda indistintamente, debe abolirse, si es que queremos que se pueda ir de un lugar a otro de la ciudad con rapidez y sin mayores dificultades, aunque el número de sus pobladores siga en aumento.

Precisamente en estos días de fiestas pascuales (que es cuando se escriben estas líneas), en que el número de peatones en las calles ha sido mayor que lo es por lo general, ha podido notarse, más que nunca, la necesidad de que se transite en forma ordenada, llevando cada individuo su derecha y que, en aceras anchas o en portales que ya lo son, si se quiere transitar en ambas direcciones, porque su amplitud lo permita, los que lleven la derecha vayan por el lado de las paredes de las casas y por el lado de la calle los que vayan por la izquierda.

De esa manera se transita más rápidamente y no se tropieza con los que vienen en dirección contraria, como ocurre, a dia-

rio, entre nosotros, donde son muy pocos, repetimos, los que siguen esas reglas de policía urbana, que en realidad, son elementales en todas partes.

En efecto, en cualquier ciudad importante del viejo y del nuevo mundo que tenga una densa población, se siguen esas normas, sin que nadie se sienta preterido por ellas, pues es la necesidad quien las impone en beneficio de todos. En muchas existe el precepto reglamentario y en otras, sin que exista, se siguen esas reglas sin que nadie se sienta mortificado por ellas.

Recordamos que, entre nosotros, hubo una época en que la policía indicaba, verbalmente, a los transeúntes que llevaran su derecha por las aceras y fué indispensable suprimir la medida; tantas y tales fueron las protestas de los peatones que alegaban que, con ello, se coartaba su libertad de acción. ¡Milagro que no se esgrimió esa medida como un argumento de la oposición contra el gobierno que entonces nos regia! Hubo hasta un respetable caballero, con cuya amistad nos honramos, que nos incitaba a escribir contra tal medida, afirmando que eso iba contra los derechos individuales de los ciudadanos.

Creemos que si se implanta de nuevo la medida de que sea la Policía Nacional quien haga esa indicación a los peatones, o si se colocan carteles en tal sentido, el público lo aceptaría sin protesta y seguiría la indicación con facilidad, al constatar el beneficio que reporta a la circulación; al igual que, sin indicación alguna, ha aprendido ya a pasar las boca-

calles por las esquinas y a formar cola para comprar las entradas en los cines y teatros, especies timbradas en las oficinas de correos y zonas fiscales y ante las ventanillas de los bancos, etc., etc.

Antes, en todos esos lugares la gente se ponía en bolón sufriendo todos los inconvenientes del desorden que ello proporcionaba, entre ellos los de las bravas de los que llegaban último y querían salir de los primeros. Hoy, afortunadamente, no pasa tal cosa. El público, por experiencia propia, se ha convencido de que, con el orden que supone el turno, termina más pronto y no sufre las apreturas, codazos, calor, etc., de los bolones. Pues lo mismo pasará con el tránsito ordenado por las aceras, tan pronto se implante reglamentariamente la medida, y se siga, de que cada uno vaya por su derecha.

Así lo esperamos que se haga en bien de todos.

Revista Nacional de la Propiedad Urbana, La Habana, enero de 1954.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Campana contra los accidentes del tránsito

Miembros de la Cámara Junior de La Habana proceden a colocar en el cementerio simbólico que la institución mantiene en la Vía Blanca, 103 cruces correspondientes a otras tantas muertes en accidentes del tránsito ocurridos en los tres últimos meses del pasado año. Están presentes Benigno González, Ramón Cardona Rodó, presidente de la Cámara; César San Román, Antonio Martínez, Guillermo Morejón, Orlando Lehullier, Ricardo Arregui, Oscar Morse y José Martín. (Foto Tony García).



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

MAS SOBRE EL TRANSITO

Por GUILLERMO MARTINEZ MARQUEZ

UNO de los problemas más angustiosos de la hora que vivimos —y que nos afecta a todos por igual— es el del tránsito. La vida moderna ha multiplicado el número y uso de automóviles, a tal extremo que los vehículos prácticamente no caben en las calles de las grandes urbes. Se trata, en consecuencia, de una cuestión que no tiene, que no puede tener solución absoluta; pero que, sin duda, puede y debe aliviarse en sus manifestaciones extremas. A tales fines van encaminadas las regulaciones de los organismos rectores del tránsito —como el reciente de la Corporación Nacional del Transporte, entre nosotros,— sobre los cruces a nivel—, la vigilancia de las autoridades y las campañas que organizaciones cívicas realizan constantemente para educar a los conductores y evitar accidentes, provocados por la imprudencia o la imprudencia de los mismos.

Hace unos días publicamos en esta columna una carta, en la que se proponía la institución de la semana de seguridad". En torno al tema, hemos recibido varias epístolas. De ellas tomamos una, en la que su autor se suma a la iniciativa apuntada. Véala y júzuela por su cuenta el lector. Dice así:

Cojimar, febrero 18, 1954.

Dr. Guillermo M. Márquez
Director del diario EL PAIS
Ave. Simón Bolívar 158.
Habana.

Distinguido señor Director:

El que tiene el gusto y el honor de enviarle respetuosamente (aunque con alguna demora por circunstancias), esas mal trazadas líneas, es un asiduo devoto lector y admirador de su muy cívica y leída sección "Correo del Lunes", de su digna pluma, y la presente es en relación con la admirable y amplia epístola de un lector, publicada por usted el lunes 8 del presente. Después de leer, considerar y reflexionar detenidamente sobre dicha epístola (a cuyo firmante ya me he permitido escribirle, ofreciéndole mi modesta adhesión), he llegado a la conclusión de que el cívico y patriótico autor de la misiva en cuestión, abogando por la instauración de una "Semana de Seguridad o de Prevención de Accidentes", con carácter rotativo e internacional y con sede en Cuba, durante los doce meses del año; ha planteado una cuestión de máximo e indudable interés vital a la ciudadanía consciente y a las autoridades y organismos responsables, como tema de palpitante y apasionada actualidad perenne; los que en tal virtud debieran sumarse a la noble iniciativa del señor Araoz y los señores Hardy I. Spatz, que él mismo cita; apoyándolos y estimulándolos en labor tan ardua y compleja, como resulta la de la evitación de los fatídicos accidentes del tránsito. Al principio de ese singular Correo, usted apunta, con la certeza que le caracteriza: "Tal vez resulte excesiva la petición del señor Araoz", pero después agrega: "dejemos que él la defienda con sus argumentos". Mi sencilla opinión como ciudadano, en tal sentido, es la de que usted añadió bien, porque porque según mi modesto criterio, todo lo que tienda y se realice en pro de nuestra seguridad personal y la de nuestros seres queridos y demás semejantes, jamás resultará excesivo; entendiendo que de implantarse la "Semana de Seguridad" que propone ese lector, casi prácticamente la obvia posibilidad de los accidentes, quedaría anulada.

Doctor Márquez: mi objetivo al emitir un sano y modesto juicio sobre el particular expuesto, no anima otro propósito, sino que el de brindar y ofrecer por este medio, un sencillo apoyo y cooperación a la gran lucha emprendida contra los accidentes.

A tales y positivos efectos, me voy a permitir proponer, ilustre doctor Márquez, que debiera llevarse como estandarte de necesaria exhortación y alocución cívica ciudadana, la frase humana de nuestro ejemplar compatriota Guido García Inclán: ¡Arriba Corazones!, y por tanto: ¡No desmayéis, despertad y salid de vuestros letargos! Con ello tal vez (tengamos fe), se podría secundar mejor y con todos nuestros nobles esfuerzos y posibilidades, la gallarda y cívica labor popular y elevados sentimientos de los señores Spatz y Araoz, y nuestro no menos meritorio y digno Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. ¡Unámonos todos en la lucha contra los accidentes!, como reza su cívica consigna.

Mis más sinceras y expresivas gracias por la atención y el apoyo que pueda usted brindar a mis mal trazadas y algo extensas líneas, y aprovecho esta oportunidad para testimoniar a usted mi consideración y respeto más distinguido, quedando de usted muy atto., s.s.s.,

Prof. José E. HERNANDEZ A.

Su casa: Ave. Villiers 9, Rpto. Unión. Cojimar.

Act 25/54

**INTERRUMPIO EL TRANSITO
UNA CAMPAÑA PARA
ACCELERARLO**

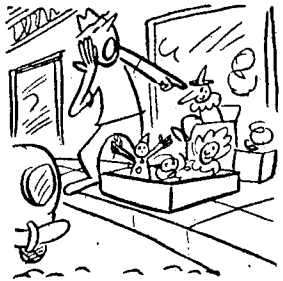
marzo 3 de 1914
SAN FRANCISCO, marzo 3.
 (United). — La Policía dispuso la suspensión de una campaña para aligerar el tránsito de vehículos en esta ciudad.

Los encargados de detener autos para entregar unas tarjetas que forman parte de un survey para determinar las medidas a tomar, sólo lograron provocar una congestión de automóviles que se extendió varias millas en una de las principales vías de comunicación de la ciudad.

Sup. marzo 4/14

NO LO COMENTE

Las aceras de la calle de Obispo han sido transformadas en mostradores de las más diversas mercancías. Apenas se puede transitar, y cuando hay compradores se hace necesario descender a la calle, con inminente peligro de la vida •



...mostradores...

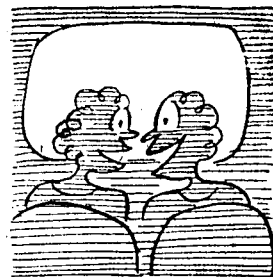
Ha descendido de manera alarmante la producción de televisores y aparatos de radio en los Estados Unidos. En enero se fabricaron 420,571 televisores contra 719,234 en igual mes de 1953. En cuanto a los aparatos de radio, se fabricaron en ese mes 871,981 contra 1.093,142 en igual periodo del año anterior • Los policías de tránsito, con excepción de las calles concurridas, como Galiano, San Rafael y otras, ofrecen la luz amarilla (salvoconducto de los peatones) y de manera inmediata, tan pronto como el peatón se aventura a cruzar la calle, le cambian la luz y, a correr si no quiere morir aplastado • Un nuevo material de construcción, de muy poco peso, hecho de trigo, acaba de ser expuesto en Washington. Puede usarse en construir divisiones para hogares, pisos de aviones, puertas y diversos tipos de muebles •



Hay que compadecer a los pobres músicos. El doctor F. I. Jackson, de Africa del Sur, ha hecho un estudio de los males de los músicos, presentando la siguiente lista: Los que tocan tuba, tubércula, un estado pulmonar debido a la intensidad de los movimientos respiratorios. Los que tocan contrabajo, actinomycosis, una infección que produce un hongo que puede provenir de la madera del instrumento. Los flautistas, alergia, que procede de la madera de cocotero usada en las flautas y que afecta sólo al labio inferior. Y los violinistas y cellistas, que adoptan una postura incorrecta, según dice, pueden sufrir una curvatura del espinazo • Los conductores de automóviles, en su inmensa mayoría, entienden que no tienen que preocuparse por la vida de sus semejantes, que menos dichosos que ellos deambulan a pie por esas calles de Dios. Al cruzar las bocacalles, se limitan a tocar el claxon, pero mantienen la velocidad. Al que no corra, lo esperan en Emergencia los buenos cirujanos • 65 empresas azucareras han anunciado la interposición de otros tantos recursos de inconstitucionalidad contra la Ley-Decreto 1274 que aumentó el arroba a los colonos. La de los centrales "Romelie" e Isabel "B", ya han formalizado esos recursos presentando las correspondientes demandas ante la Sala de Garantías Constitucionales y Sociales del Tribunal Supremo.



Las conversaciones, no sólo por “pepillitas”, sino por personas mayores, en alta voz, en los cines, durante la exhibición de las películas, pone de manifiesto nuestra incultura. A los que van al cine no les interesa saber si tales “conversadores” llegaron de París o de Boinoa, lo que desean es que tales personas dominen un poco su vanidad • Se ha señalado en E.U. que para 1970 habrá por lo menos 4.500,000 jóvenes norteamericanos asistiendo a Universidades y centros de enseñanza superior. Esta cifra representa el doble de la matrícula actual. Cerca de un 25 por ciento de los jóvenes de E.U. comprendidos entre los 18 y 21 años están asistiendo a instituciones de enseñanza superior. En 1900 sólo el cuatro por ciento asistía a las Universidades • En términos generales, los de las rutas 4 y 17 de Omnibus Aliados pueden ser clasificados en las primeras categorías de los buenos guagüeros. Hay sus excepciones, pero no tardarán en corregirse. Si Dios quiere •



...paliques...

Editoriales

mar 11/54 M

Urgencia de Semáforos

LA necesidad de instalar semáforos en algunas esquinas de mucho tránsito de la Capital se hace cada día más urgente. En reciente reunión, los directores de las escuelas anexas a la Normal de Maestros de La Habana acordaron demandar la colocación de un semáforo en la esquina de Infanta y Aménidad, para la protección de los centenares de alumnos que diariamente tienen que atravesar, con riesgo para sus vidas, la ancha y muy transitada Avenida de Infanta.

Los directores de esas escuelas, con un plausible sentido de responsabilidad, se han adelantado a señalar el peligro, para que las autoridades resuelvan el problema. Su petición debiera ser atendida cuanto antes, evitando así que llegue a producirse algún accidente.

Muchas otras esquinas de La Habana se hallan en similar situación. Por su gran tránsito, lo que hace más culpable la abulia de las autoridades, pueden mencionarse las de San Lázaro y Belascoain, calle 23 y Paseo, calle 23 y Malecón, San Rafael y Belascoain, así como muchas otras, en las cuales es indispensable la instalación de semáforos.

Dotar a La Habana de un buen sistema de señales de tránsito no es cuestión que sig-

nifique grandes desembolsos para el Estado. Con un pequeño crédito consignado para ese menester, pudieran adquirirse los semáforos que hacen falta, con lo cual se ayudaría sobremanera a la mejor organización del tránsito urbano y se evitarían algunos de los muchos accidentes que diariamente se producen en nuestra ciudad. Más que un problema de recursos, la escasez de señales debe atribuirse a esa indiferencia que da la tónica de nuestra Administración Pública, la cual actúa a un ritmo muy lento y sin sentido de previsión.

La Habana es una de las capitales de América con más número de vehículos en circulación. Ello es un sintoma de adelanto, pero al mismo tiempo obliga a las autoridades a adoptar medidas para la adecuada regulación de ese intenso tránsito y para la protección de los ciudadanos. Los semáforos son, en tal sentido, los instrumentos más eficaces que se conocen. Todas las grandes ciudades disponen de ellos en número suficiente. Es hora ya de que también La Habana cuente, en sus esquinas principales, con un buen sistema de señales para encauzar el tránsito y brindar seguridad al transeúnte.

M. Maza 11/54



Toques

AMARRANDO CORTO

AL IMPRUDENTE

Por VALDES DE LA TORRE

(De la Redacción de
INFORMACION)



Una carta breve, clara e interesante, nos escribe el señor José P. Agüero, vecino del Reparto Almendares.

Dice el señor Agüero. "La solución al pavoroso problema de los accidentes automovilísticos está, en mi modesto opinar, en que debe irse con valor a la eliminación de la causa que los motiva, pues hasta ahora lo que se

ha hecho es aplicar ridículas sanciones a los efectos de aquélla.

"He aquí la solución: una ley disponiendo que a todo automóvil existente en el territorio nacional, y a todos los que entren por nuestras aduanas en lo adelante, se le practique en la caja de velocidades de los mismos la rectificación pertinente a fin de que no puedan desarrollar una velocidad mayor a la de 70 kilómetros por hora.

"Sé claro está, que el noventa por ciento de los señores que manejan autos tildará mi idea de perogrullada, alegando que eso es ir contra el progreso, contra la libertad individual, que es, inconstitucional, etc., etc.

"Naturalmente que mi plan no evitará los choques, pero no cabe duda que los efectos de los mismos no serán de tan graves consecuencias como sucede actualmente, pues no es lo mismo el impacto producido por un auto que corre a 70 kilómetros que el otro que va a 140 o más.

"La medida podía establecerse como prueba, por un periodo de seis meses, poco más o menos, y si, efectivamente, el resultado es satisfactorio, dejarla permanente... En caso contrario, dejarla sin efecto, y que sigan matándose aquellos a los que la muerte les sabe a dulce".

Hasta aquí la carta del señor Agüero que, como dijimos, expone una idea que podrá ser buena o mala, practicable o impracticable, absurda si usted quiere, pero que está inspirada en sentimientos humanos y tiene como base una lógica irrefutable.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

A nuestro juicio, ahí hay algo importante, hay una base real, una iniciativa que, como dice su autor, puede ser objeto de ensayo, y puede ser también objeto de modificaciones para llegar a una buena conclusión.

Porque lo malo que tiene esto de los accidentes, que cada día se habla más de ellos, que aumentan los comentarios, las censuras, las acusaciones, y que, cada día se hace menos para evitarlos.

Prepárese, por otra parte, el señor Agüero a recibir lecciones de los millares de técnicos y de los otros millares que se pasean entre ellos; de los amantes del progreso, es decir de aquellos amantes que consideran que el progreso es la mejor manera y la más rápida de romperles los huesos a los semejantes; de los valientes, de esos valientes que creen que la mejor manifestación de valentía está en meter el pie en el acelerador hasta la rodilla, y de los mentecatos profesionales, que siempre siguen y admiran a los que son más mentecatos que ellos, pero que tienen el valor —¡eso si es valor!— de confesar su imbecilidad públicamente.

Escuchará usted discursos, que pueden hasta convencerlo, con párrafos encendidos que girarán en torno al lugar común en que es imposible ir contra la civilización, el progreso, el maquinismo, la necesidad de llegar pronto, de acortar distancias, etc.

Si acaso, en medio del discurso, se atreve a interrumpirlo para decirle que la civilización trata también por todos los medios de salvar vidas humanas, de hacer más larga y más feliz la permanencia del hombre en la tierra, a lo mejor, con una sonrisa irónica, le replicarán, que una miserable vida humana, o cien o mil vidas, pueden sacrificarse para lograr el avance de la ciencia.

O a lo mejor también, le pueden contestar como hizo aquel guagüero respondiendo a un anciano que le pedía no correr tanto:

—¡Bájese, viejo, que esto es para hombres!



Inteligente campaña de prevención de accidentes

NO TOREE AL TRÁFICO



¡ PUEDE COGERLE !



AYUNTAMIENTO DE MADRID

DELEGACION DE TRÁFICO

"No toree usted en la calle...". Este cartel, dirigido a excitar la prudencia de los peatones, muchos de los cuales suelen atravesar la vía pública zigzagueando peligrosamente entre la circulación de vehículos, se ha publicado a plana entera en algunos periódicos y revistas de Madrid y es muy probable que también se haya fijado, a gran tamaño, en lugares apropiados de la capital española. (Nosotros lo reproducimos de la publicación "¡Arriba!"). El simpático y asimilable gráfico es parte de una inteligente y profusa campaña de divulgación encaminada a poner fin —o al menos a reducir— los accidentes de tránsito. La ha iniciado y sostiene el Ayuntamiento madrileño. En Cuba, no sabremos esquivar una "corná" en la arena del redondel... porque no celebramos corridas de toros. Pero en lo otro, en "torear" automóviles... ¡Vamos hombre! En eso nos sobran diestros para competir con la Madre Patria y con el mundo entero. Hay que ver con qué arte, con qué desprecio de la vida y con qué agilidad cruzan algunos ciudadanos una avenida de seis vías. Se mueven con más rapidez que en un "corre-corre" de películas antiguas. Con decir que hasta tenemos quienes se atusan el bigote con el techo del automóvil y se lustran la puntera de sus zapatos cepillándola con los neumáticos... ¡Mire si se arriman! Lo que pasa es que aquí, ¡no les "dan cartel"! "

Urge un nuevo Reglamento de Tránsito más fácil y más útil

¿Qué es el Reglamento?

AUNQUE no lo parezca, el Reglamento del Tránsito existe. Es un compendio de los artículos, ordenanzas, disposiciones, etc., que están obligados a observar los que conducen vehículos — motores ó sin motor— por la vía pública y hasta los peatones. En muy raras ocasiones, suele ofrecerse al público en forma de librito editado por alguna firma comercial, como anuncio. Fuera de estas escasas apariciones en público pocas personas saben dónde pueden adquirirlo. Menos aún lo han leído y de estos pocos, a muchos menos se les ha quedado en mente su contenido. En consecuencia, casi nadie —o nadie, por mejor decir— lo cumple. Esta es la pura verdad.

Todos debemos conocerlo, pero . . .

Si todos sentimos esa sensación de peso aplastante y asfixiante que es el tránsito hoy en día; si todos vemos el anárquico y constante ir y venir de los vehículos por dondequiera y comoquiera; si como peatones sabemos de la tragedia que es cruzar una calle habanera; si leemos en los titulares de los periódicos los alarmantes accidentes que ocurren a diario; si todo esto lo vemos claro, no cabe duda que debemos comprender que uno de los remedios más poderosos para controlar la anarquía existente es que toda la población —grandes y chicos, choferes y peatones— grabe con firmeza en su mente el contenido, la sustancia, del Reglamento de Tránsito, que todos sepan a ciencia cierta qué deben hacer. Esto es elemental.

Pero no podemos aspirar a que toda la población se aprenda de memoria el famoso librito párrafo por párrafo, "disparándose" de "cabo a rabo" en toda su supérflua literatura. Esto es pedir lo imposible. Nosotros apostaríamos 100 a 1 a que el 95 por ciento de los choferes no conocen ni siquiera la vigésima parte del Reglamento y su conjunto de leyes del tránsito. No es exageración. ¿Qué queda, pues, para los peatones, para los ciclistas, para los carretilleros y hasta para los policías que no son choferes? Nadie se ha ocupado hasta ahora de divulgar profusamente su contenido. Nadie, a no ser los periódicos y en particular sus secciones especializadas en automovilismo y tránsito.

Repelente, cansón, difícil

El Reglamento del Tránsito se compone de once capítulos con ciento treinta y cinco artículos; de tres capítulos más conteniendo disposiciones generales, transitorias y finales; y de infinidad de "apéndices", "acuerdos", "circulares órdenes", "órdenes de tránsito", "actas", etc., etc. Todo, en pura literatura. Ni un solo gráfico. El ordenamiento de su articulado, disposiciones, órdenes, etc. que debió haberse clasificado y reunido con vistas a la práctica, para facilidad del lector parece

que lo han barajado como Dios quiera y ha salido un pastel incoherente, desordenado y desarticulado —valga la paradoja.

Un ejemplo de los infinitos que podemos sacar: El Apéndice "A" del Reglamento señala, en interminable lista, las calles de la Capital que tienen "preferencia". ¿Quién se las sabe de memoria? Si algún fenómeno de esos que recitan la Guía Telefónica. Pero nadie más. ¡Ah! Y para saber las calles "secundarias" le dice el Reglamento que "secundarias" son todas las que no mencionan el Apéndice "A" como "preferentes"...

Aclaración necesaria

Entendámonos: No estamos criticando la especificación escrita del Reglamento que, como toda ley, debe estar codificada. Lo que no podemos aprobar es que el público para enterarse de estas disposiciones y ordenanzas tenga que echar mano de ese "código", que es el Reglamento de Tránsito, hurgarlo, para encontrar lo que busca y estudiarlo después, tal como tendría que hacer un letrado que interviene en una causa con el Código Civil, por ejemplo.

En el caso de las calles "preferenciales", ¿no sería más práctico, más fácil de entender por todos, que en todas las calles "secundarias" que desembocan en una "preferencial" se marcara, en el pavimento, de esquina a esquina, con pintura blanca y roja, la señal de "parada"? ¿No entenderían todos que tienen que detenerse porque van a cruzar una calle preferencial? ¿No se evitarían así tantas discusiones tontas de "yo tengo la preferencia"... "no, que la tengo yo..."?

Fuera de moda

El vigente Reglamento del Tránsito tiene el pobre nada menos que 14 años. (Decreto 193, promulgado el 19 de enero de 1940). Los órdenes de tránsito, disposiciones, etc., son algunas muy recientes, pero la base, el Reglamento propiamente dicho es muy viejo para nuestros tiempos. De 1940 a acá, ha llovido mucho. Y han entrado muchos automóviles por el puerto de La Habana para volverse en calles y carreteras, no existiendo en aquel entonces los problemas que ahora confrontamos. Confirmación: en 1940 circulaban en Cuba menos de 40,000 vehículos motor. Actualmente más de 160,000.

No contemos con que la proporción de personas que "manejan" en relación con el número de vehículos en circulación, es ahora superior también. Todo esto está pidiendo a gritos una mejor organización de las leyes del tránsito y sus sistemas de control.

Impracticable. Contradicciones

El vigente Reglamento está dándose de narices con la realidad en muchos, muchísimos casos.

Uno de ellos: Por la Avenida General Batista (Línea), se permite circular a 55 kilómetros por hora en la carrilera más próxima al separador central. (De es-

to ya hemos tratado en otra ocasión, pero repitémoslo brevemente). Usted viene muy "embullado" a esa velocidad amparado en la luz verde del semáforo; de pronto aparece la luz amarilla. La amarilla en Cuba, en vez de ser luz de transición —o prevención— es luz de "pare" (Artículo 89 del Reglamento). Y usted tiene que parar porque si no lo multan. Pero como usted viene a 55 kph., tiene que frenar violentamente, provocando que el que viene detrás de usted, se precipite contra su carro; y para colmo de males también está usted contraviniendo el Artículo 54 del Reglamento que dice: "Ningún vehículo deberá detenerse rápida o violentamente, salvo casos de fuerza mayor, en evitación de daños graves. Los infractores incurrirán en multa de tres a cinco pesos".

Resumen: que o se modifica el artículo 89 habilitando la luz amarilla como luz de "transición" en vez de "pare" o se anula el artículo 54 para que cada uno pare y choque como le dé la gana o se reduce la velocidad de 55kph. Claro que la modificación del artículo 89 sería la verdadera solución a este galimatías. ¿Se ve, en un solo ejemplo de los tantos que hay, cómo se justifica la modificación y modernización de nuestro vetusto Reglamento?

Necesidad de "volcarlo en la calle y hacerlo gráfico, ameno, condensado

Hace falta pintura, muchos barriles de pintura blanca y roja para el pavimento y pintura negra y amarilla para los signos y señales de tránsito, que deben aparecer donde haga falta; si es necesario en todas las esquinas. Ni más ni menos que "volcar" todo el contenido literario del Reglamento del Tránsito en plena calle, a la vista de todos y con absoluta claridad. Así, todos conoceríamos el Reglamento, los automovilistas, los peatones, los policías y todos los ciudadanos, en fin, que a todos atañe.

Como medida de divulgación, es necesario que se piense en editar un manual del Reglamento del Tránsito que "interprete" concisa y claramente, utilizando en abundancia los gráficos, todo ese texto leguleyesco que tenemos hoy y que debe quedar para uso exclusivo de las autoridades que lo necesitan, como pueden necesitar una codificación de leyes cualquiera. Creemos habernos explicado pero vamos a ejemplificar. Veamos, por caso, el artículo 90 (Sección III) que habla de las señales de mano hechas por la policía y explica textualmente su interpretación; y el artículo 92, que explica la forma en que los choferes ejecutarán las señales para doblar a la derecha, a la izquierda, parar, disminuir la velocidad o emprender la marcha. Todas esas explicaciones, que nadie lee y que se "prenden" en la memoria con dificultad, ¿por qué no se ofrecen con un pequeño gráfico en cada caso, tan fácil de interpretar de una sola ojeada. Ade-

más, lo gráfico lo asimilan fácilmente los niños y los ancianos, los estudiosos y los ignorantes. Si se edita ese Manual, si se prepara con sumo cuidado y se dirige inteligentemente al alcance del "gran público", si se remite a las escuelas y se distribuye profusamente, habríamos dado un paso de avance en materia de tránsito, de magnitudes insospechadas. Y cabe aclarar que podrían incorporarse en ese Manual muchas reglas de seguridad y de prevención de accidentes utilísimas e indispensables que no figuran como leyes porque no aparecen en el Reglamento pero que deberían tener validez legal o al menos ser del conocimiento de todos.

Mario Guiral Moreno *Mario Guiral Moreno*

La Eterna Tragedia del Peatón

Si se recopilara todo lo que se ha escrito en Cuba durante los últimos años, sobre los diversos problemas del tránsito urbano e interurbano, podría formarse una copiosa bibliografía, integrada por varios volúmenes en cuyas páginas estarían reflejadas las consecuencias lamentables de los gravísimos accidentes que a diario ocurren en nuestro país, en calles y carreteras por donde circulan toda clase de vehículos; pero es el caso que la única preocupación de los gobernantes y autoridades parece estar concentrada en resolver sus dificultades a los que manejan vehículos, de pasajeros y carga, sin tener en cuenta los frecuentes casos en que la víctima de tales accidentes, es el infeliz y desamparado peatón.



GUIRAL MORENO

La calle se ha hecho para que por ella circulen los vehículos, y las aceras existentes a ambos lados de la vía se han hecho para que por ellas transiten quienes no cuentan con otro medio de locomoción que sus propios pies, es decir, los peatones, cuya seguridad personal ha desaparecido casi totalmente en la actualidad, porque los vehículos se montan constantemente sobre las aceras, al doblar las esquinas, o para efectuar la carga y descarga de mercancías, o para estacionarse en ellas durante largo tiempo, como si las aceras pudieran utilizarse para efectuar lo que ha dado en llamarse el "parqueo".

Si a lo dicho se añade el deplorabilísimo estado en que se hallan la mayor parte de las ace-

ras de La Habana y sus municipios limítrofes —el de Marianao especialmente—, deterioradas por las roturas que realizan las compañías de servicios públicos, o los mismos Municipios, sin haber tenido el cuidado de repararlas; con profundos huecos, causantes de accidentes que con frecuencia sufren los caminantes; al caer en aquéllos; estrechadas las aceras por los puestos fijos y los vendedores ambulantes que ocupan mucha parte de su superficie; interrumpido asimismo el tránsito por los latones de basura allí depositados durante largas horas, dando lugar a que los peatones tengan que percibir toda clase de hedores; y constantemente amenazados dichos transeúntes por la proximidad de los vehículos que materialmente rozan con su persona en las calles cuyas aceras son demasiado estrechas, la tragedia del peatón habanero es verdaderamente desesperante, e indignante a la vez, al observar que, como antes dijimos, las autoridades sólo se ocupan de tratar de resolver las dificultades con que tropiezan los conductores de vehículos, sin preocuparse apenas del desgraciado y preterido peatón.

Como una demostración palpable de esa indiferencia, o más bien, de ese gran desdén, que subleva el ánimo del más pacífico de los ciudadanos, puede citarse lo ocurrido en la recientemente reconstruida Calzada de Columbia, ahora denominada 4 de Septiembre, ampliada en cuanto a su anchura y asfaltada en una gran extensión; pero cuyas antiguas aceras, existentes a ambos lados de la calzada, han sido totalmente destruidas, habiéndoseles colocado únicamente los contenes y dejado con piso de tierra el espacio destinado al tránsito de los peatones, lo cual ha motivado muy justificadas quejas

por parte de los dueños e inquilinos de las casas fronterizas, obligados a hundirse en el fango, cuando el piso se encuentra húmedo, y a saltar sobre las piedras, en todas las circunstancias, convertidos así en improvisados acróbatas.

La más lamentable del caso es que, habiéndose realizado ya en la efemérides del 10 de Marzo, la inauguración en forma espectacular de las mencionadas obras, celebradas con un arco de triunfo y grandes festejos, los vecinos del lugar, y quienes se ven obligados a transitar por ambos lados de la referida vía, se encuentran justamente preocupados, pensando que, para lograr que se reconstruyan las aceras destruidas, habrá que esperar a que se cumpla un nuevo aniversario del 10 de Marzo o del 4 de Septiembre, por ser éstas las fechas preferentemente escogidas para la inauguración de las obras públicas que anteriormente quedaron interrumpidas o inconclusas.

Para remate de cuentas, resulta que, con motivo de la ampliación de la citada Calzada de Columbia, han sido destruidos a golpe de manderría y piqueta los dos apeaderos que había construído allí el Alcalde Municipal de Marianao, uno de ellos frente al Hospital Nacional de Maternidad Obrera, donde antes podían sentarse las madres que con sus pequeños hijos en orozos, o en avanzado estado de gestación, tenían que esperar durante largo tiempo el paso de los vehículos que cruzan por allí; y las cuales se ven obligadas ahora, desde el último día 10 de Marzo, a estar de pie, bajo los efectos del sol o de la lluvia, sin otro motivo que el de pertenecer al número de los peatones, privados de todo derecho y consideración, y ajenos, como se ve, hasta el sagrado sentimiento de humanidad.

Mario Guiral Moreno

Editoriales

Los Problemas del Tránsito

EL tránsito en la ciudad de La Habana se caracteriza por su desorden y anarquía. A pesar de la gran cantidad de vehículos que hay en nuestra Capital, no se ha prestado atención suficiente por las autoridades a esta cuestión, con el resultado de que la circulación del transporte sea difícil, riesgosa y sumamente accidentada.

En primer lugar, no hay en La Habana el suficiente número de semáforos, como corresponde a una capital moderna. Esquinas importantes de nuestra ciudad, por donde se desliza un tránsito intenso, carecen aún de señales de regulación, como ocurre en las calles 23 y Paseo, Zapata y 12, Avenida de los Presidentes y Calzada, Belascoaín y San Lázaro, Belascoaín y San Rafael, 23 e Infanta, y muchas otras. Es imposible que, en tales circunstancias, el tránsito quede regulado científicamente y con amplias seguridades para todos.

A esta causa primordial de la falta de semáforos, hay que unir algunas otras de importancia. Entre las que más engorros ocasionan, se encuentra el régimen anárquico del parqueo. A veces se permite éste en las avenidas de mayor circulación, entorpeciendo el tránsito. Como no hay parquímetros,

el estacionamiento de los vehículos se realiza de acuerdo con las conveniencias de cada cual o las disposiciones de esos modernos funcionarios del tránsito, que son los parqueadores. Estos, dueños de la calle, señalan lugares, cuidan los vehículos y cobran su trabajo. Son una nueva categoría de policías del tránsito.

A todo esto, hay que unir el ruido ensordecedor. Los bocinazos se distribuyen con verdadera saña en cada esquina, sin respetar los hospitales ni las escuelas, ni los periódicos, ni nada ni nadie. El ruido impera omnimodamente, como un hábito nacional.

La cuestión del tránsito en La Habana presenta, pues, tres aspectos esenciales a resolver: más semáforos, regulación del parqueo y silenciamiento. Todo esto debe realizarse de acuerdo con un plan científico en el que se oiga la opinión de los técnicos y de las instituciones y personas interesadas en el problema. Pero es indispensable que se haga algo efectivo en tal sentido, porque nuestra capital no podrá blasonar de ser una ciudad bien organizada y culta, mientras persista la anarquía del tránsito, que ocasiona tantas molestias a todos y que provoca, con frecuencia, saldos pavorosos en choques y accidentes.

24, al 27/64

Los autos oficiales deben acatar las leyes del tránsito

ALGUNOS choferes de "chapa oficial" se creen superhombres que están conduciendo un superautomóvil por una supercarretera. Lamentablemente, la supercarretera la ven dondequiera, aunque sea en las estrechas y transitadas calles de la ciudad. El superautomóvil, no se distingue de los otros más que en la chapa; que en posibilidades mecánicas responde al acelerador con la misma facilidad que otro cualquiera y al freno con idéntica dificultad que los demás, cuando van "embalados". Y para, en fin, sacar de la duda a estos señores y quitarles el mareo, sepan que tampoco pueden ser superchoferes; porque cada vez que hunden el pie "hasta la tabla" importándoles un bledo por dónde van, también están "metiendo la pata" hasta lo último en lo que se refiere al modo de manejar con seguridad y sentido común que es, en definitiva, lo que caracteriza a un buen chofer.

Estos excesos y otros más que comentaremos, los hemos venido contemplando día a día, y han venido ocurriendo en todas las épocas.

El contagio

Pero lo más lindo del caso es que no se trata tan sólo de automóviles oficiales ni de excesos de velocidad. El contagio es mayúsculo y el mal ejemplo se extiende como el marabú. Los "jeeps", "piscorres", motocicletas, y camiones oficiales compiten con los automóviles a ver quién comete más irregularidades. Sus choferes calculan que la chapa oficial es una especie de patente de corso que los exime del cumplimiento de la ley o les concede plena inmunidad. Pensando así, es natural que casi todos estos choferes sean alérgicos al Reglamento del Tránsito y en consecuencia a las normas de la más elemental prudencia. Así, se estacionan donde les viene en ganas, toman dirección contraria para abreviar el viaje, en las dobles vías doblan en "U" en el medio de la cuadra, etc., etc. Hasta los camiones de la recogida de basuras, cuando terminan su recorrido, van por esas calles de Dios como flechas mal disparadas, sin luces traseras ni delanteras, propiciando en todos sentidos que alguien se "clave" en su armazón metálica. ¡Como no tienen nada que perder...

Un caso de los tantos

Los excesos de estos choferes con chapa oficial no son reprimidos ni por sus jefes ni por la policía. Y es un contrasentido. Hemos visto hace días un automóvil oficial que llevaba como pasajeras a tres niñas de cinco a ocho años. Parece que "el jefe", el papá de las niñas, había quedado en su destino y el chofer las llevaba a ellas al colegio. El auto iba por la Avenida del Puerto —llena de ondulaciones en el pavimento— a más de 80 k. p. h. Para las niñas era una diversión el rebotar dentro del automóvil como una pelota cuando el auto saltaba por los desniveles del terreno. Al ver el espectáculo nosotros pensamos que la diversión podía, en cualquier momento, convertirse en tragedia. Bastaba que un peligro, de los tantos que se presentan en la calle, se interpusiera a los 80 k. p. h.

y obligara al chofer a "clavar" los frenos. Nada más que esto sin llegar al choque, lanzaría a las niñas violentamente contra el "parabrisas" y el tablero de instrumentos y... ¡sabe Dios lo que podría pasar!

¿Beneficia esto a los gobiernos?

¿Por qué los automóviles oficiales han de ir por calles y avenidas como bólidos? ¿Por qué, si están al servicio de alguna autoridad —no importa su jerarquía— no han de circular siguiendo pautas de prudencia y sentando ejemplo en el cumplimiento de la Ley? ¿Acaso beneficia a los gobernantes que los peatones tengan que huir al paso de algunos vehículos oficiales como huye un ejambre de moscas a una palmatada? Francamente no vemos la conveniencia. Pero sí los perjuicios. Sin embargo, ellos no parecen verlo así. Porque hasta ahora, ninguna figura responsable de los gobiernos que hemos visto desfilar por el Poder en los últimos veinte años, ha hecho nada —como hay que hacerlo— por reprimir estos "excesos motorizados" de sus servidores. Y es hora de que algo hagan. Que no hay cosa más antipática y peor vista, ante los ojos de los gobernados, que los abusivos alardes de poder de sus gobernantes. Y esas "chapas oficiales" a que hacemos referencia van dejando a su paso en cada esquina, en cada metro de carretera, como un mor-

tificante pregón que parece querer decirle a la ciudadanía muy a las claras: "¡Sufre, que yo soy el "cheche"!... La ley se ha hecho para tí; conmigo no va eso... Yo estoy nada más que para hacerla cumplir...".

Cabe pensar en la disculpa de que cuando los choferes van solos, qué culpa tienen sus jefes de las barrabasadas que cometan. Y cabe también asegurar que los mayores excesos se cometen en estas circunstancias. Pero las gentes no andamos mirando ni analizando si el chofer va sólo o acompañado, si lo hace con o sin autorización. Pensamos que esa máquina hace eso, válida de su chapa oficial; y nada más. El perjuicio que causan esos alardes "sin ton ni son" y de tan poco gusto, es evidente y digno de pensar en evitarlo.

Hacia una ley especial

Señores gobernantes del pasado, presente y futuro: ¿Por qué no han de ver esto claro? Señores gobernantes del presente: ¿Por qué no piensan en una ley que regula no sólo el uso, sino el abuso de las chapas oficiales? Embúllense a brindar a la ciudadanía ejemplo de cordura y buenos modales en la conducción de los vehículos del Estado. Las leyes rezan para todos y todos debemos de acatarlas y cumplirlas estrictamente. Nadie debe creerse con derecho a estacionar el auto donde le viene en ganas o a tocarle el claxon al policía del semáforo para que le dé paso sin causa justificada o a doblar a la izquierda por donde nadie puede hacerlo, etc., etc. Hágase algo a base de sanciones administrativas a más de la responsabilidad ordinaria en que puedan ocurrir los infractores del Reglamento que conducen un vehículo oficial. Y lo más importante: que la ley funcione para ellos como para los demás.

Servicios urgentes: sirena y escolta de motocicletas

El Reglamento está muy claro cuando se refiere a la obediencia que deben a sus leyes y a los agentes de la Policía Nacional los vehículos con chapa oficial. Vamos a transcribir para más detalles, lo dispuesto en este sentido:

"Artículo 2. Vehículos del Estado, Provincia y Municipio. A los vehículos del Estado, la Provincia o el Municipio le serán aplicables los preceptos de este Reglamento, excepto los que conduzcan a las autoridades o funcionarios civiles o militares en asuntos oficiales y vayan precedidos de motocicletas. También

21

estarán exceptuados los vehículos del Departamento de Extinción de Incendios, los vehículos para el transporte de las Fuerzas Armadas de la República y las Ambulancias Oficiales o particulares, cuando todos ellos estén prestando su servicio urgente, debiendo en estos casos sus operadores tomar las precauciones debidas para evitar accidentes haciendo sonar a intervalos adecuados sus sirenas o campanas, para avisar al tránsito".

Hasta aquí, el Artículo. Así pues, si un auto oficial no tiene sirena de alarma ni va precedido de motocicletas, quiere decir que el usuario de ese vehículo no necesita utilizarlo en ninguna emergencia. Y la chapa oficial, simplemente eso, no lo excluye del cumplimiento del Reglamento del Tránsito, en toda su extensión.

El mal ejemplo

Aparte el peligro directo que representan esas máquinas que van dejando lascas de goma en las curvas, estos alardes son más peligrosos aún por el mal ejemplo que inyectan a la muchachada que empieza a manejar. Esos jóvenes impetuosos y entusiastas que, por inexperiencia precisamente, cuando se sientan al timón no dejan de autoadmirarse —¡qué león soy!... ¡cómo le entro a las curvas!— pues, esos jovencitos y algún que otro zangaletón con canas y todo cuando ven un exceso que comete algún loco al conducir, sienten una especie de reto a su calidad de expertos choferes, como suponen que son. "Si lo hace "ése", lo hago yo". Y es que esos actos de falsa destreza y más falso valor, excitan, en confusión, el espíritu viril de los muchachos resultando un estímulo ideal para la imitación.

Las ambulancias

No concebimos que las ambulancias, con sirena y todo lo que quiera, impriman esas velocidades terríficas para transportar a enfermos o heridos graves. Cuando más grave es el caso más prisa hay en que llegue al hospital. Desde luego. Pero, ¿no es también terriblemente perjudicial exponer al enfermo a las violencias del trayecto —patinazos, baches, curvas, etc— y mucho más aún exponerlo a un choque de los que tantos casos han sucedido con fatales consecuencias? Repetimos, que no comprendemos esa actitud.

LA INDUSTRIA BRITANICA DEL AUTOMOVIL PRODUCE UN MODELO PARA EL MERCADO NOROCCIDENTAL AMERICANO

LONDRES. (APLA).—En estas localidades de la industria del automóvil se anuncia la producción de un modelo diseñado especialmente para atraer al mercado norteamericano. Es un coche sport, Swallow-Doretto, construido por la Swallow Coach Building conjuntamente con la Standard Motor Co., la velocidad del nuevo automóvil será de 100 millas por hora (unos 160 kilómetros) y se estima que en febrero del año próximo toda la producción de este modelo se embarcarán a Estados Unidos. El precio de venta del nuevo Swallow será de unos 3,000 dólares.

Handwritten signature or scribble



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

EDITORIAL

La ola creciente de accidentes del tránsito

UNA plaga cubana de las más funestas consiste en los accidentes del tránsito motorizado. Los clamores han ido subiendo de nivel y acento verticalmente desde los más modestos niveles populares hasta alcanzar las vibrantes resonancias de la prensa. Ahora culminan en enérgicas, inequívocas y esperanzadoras confirmaciones del ministro del Transporte, doctor Marino López Blanco, quien promete poner en juego todos los pertinentes resortes oficiales y exhortar a nuestras instituciones particulares para que rigurosamente se apliquen las leyes vigentes consagradas a regular el transporte y garantizar al país un mínimo de seguridades para la vida humana.

Con muy loable franqueza, no siempre tan espontánea en el lenguaje oficial, el ministro López Blanco proclama hallarse profundamente alarmado por la cifra creciente de accidentes del tránsito que se ha registrado en los últimos días. Le acompaña, ciertamente, la opinión pública en esa alarma harto justificada, dado que este crecimiento monstruoso del número de siniestros tiene por causas primordiales descuidos y contravenciones que la autoridad siempre debió prevenir y castigar a pleno rigor como se moviliza el Estado para combatir las epidemias y las plagas, para combatir el asesinato y el homicidio, para combatir las infinitas negligencias inexcusables que en el mundo viven.

Reacciona con el aval de instrucciones concretas del presidente de la República, general Fulgencio Batista. «Y voy a solicitar dentro de breves horas, —añade— la cooperación de los jueces a través del Fiscal del Tribunal Supremo de Justicia para que se ponga en práctica una severa actuación contra los culpables de los accidentes del tránsito».

Asimismo prometió el Ministro exhortar a las organizaciones cívicas, especialmente a aquellas a quienes más incumbe este problema, cual el Consejo Nacional para Prevención de Accidentes. Dijo con igual espontaneidad que ha dispuesto que reanuden su actuación la subcomisión del Tránsito de esta capital y los comités locales del interior de la República.

Bien. Aparte de cuanto crédito merece el actual régimen en su programa de rectificaciones, acontece que ciertos peligros que por su magnitud y efectos se hacen «peligros sociales», tienen la virtud de saturar la conciencia pública de renuencia hasta movilizar el santo instinto de conservación que impide tolerar más negligencias e inhibiciones. La amenaza cubana por antonomasia es el accidente del tránsito. Antaño lo fué la fiebre amarilla, sólo que ésta reinaba infernalmente en toda la zona tropical, mientras que el azote del tránsito en nuestro país, desdichadamente no tiene rival por estas latitudes.

Un reciente folleto nunca bastante circulado, señala gráficamente los descuidos, las imprudencias, los errores que deben evitarse manejando un automóvil. Por allí se observa que la mayor parte de los siniestros son evitables y que se evitarían con sólo poner los conductores empeño en respetar los consejos más elementales de seguridad. También demuestra, desde luego, que un mínimo de esa cooperación que el Ministerio de Transporte promete pedir a jueces, policías, instituciones de prevención, como nada menos que el Consejo Nacional para la Previsión de Accidentes, ayudaría mucho.



6

21

77

Se ve, y claramente, que lo que nos falta no son instrumentos ni sistemas para atajar el alud de siniestros del tránsito (tantos que en el folleto de marras figura un cementerio simbólico de cruces blancas, una por cada vida tronchada, que realmente aterra). Lo que falta es que toda esa legislación, y la suplementaria que sea menester, se cumplan, como el Gobierno parece ahora dispuesto a exigirlo; como se cumple la garantía de vida íntegra en un país de veras civilizado.

La prevención debe erigirse en la vanguardia de esta cruzada. La Habana y las carreteras están cundidas de autos y camiones y rstras que a simple vista denuncian la falta de seguridad, la amenaza raras veces fallida para la vida del pasajero, del peatón, del simple ciudadano sentado en el portal o en la sala de su casa. Otro modo de prevenir, bien estudiado y bien establecido, es el de garantizar la pericia del chofer; cosa ésta viciada de manera escandalosa. Una cartera dactilar en realidad nada dice positivamente acerca de aquella pericia. Otra de enorme importancia es el estado mental del que guía un auto: ¿está somnoliento, está embriagado, está intoxicado con drogas heroicas? Aquí se impone una severidad e intransigencia insobornable en los encargados de inspeccionar, juzgar y sancionar. O también absolver, porque no todos los accidentes se deben a culpa del chofer; a veces son causas fortuitas, inevitables o imprevisibles. Otras, son los peatones los únicos culpables.

Una campaña de salvamento ha de estar basada en extremada probidad de las autoridades y del público, riguroso cumplimiento de los deberes y muy delicados discernimientos. Es decir, que para llegar a una culminación perfecta y un mínimo de siniestros hay que reeducar sin tregua.

Pero no habrá de ser diferido todo ello para las calendas griegas. Urge empezar con las leyes, los reglamentos, las instituciones y las vigilancias que existen ya. Y esa reacción exige una determinación como la que el Gobierno anuncia por boca de su Ministerio del Transporte. Que así sea.

El [illegible]

Abstiénesse De Aplicar La Amnistía

11/54
Considera una Juez
es Inconstitucional
la Ley Dictada *41*

Por **ARMANDO SARMIENTO**
Corresponsal de **EL MUNDO**

SANTA CLARA, junio 10.—La juez de instrucción de esta ciudad, doctora Hortensia Casas, dictó auto en la causa 353 de 1953 seguida por el delito de falsificación de documento oficial continuada, absteniéndose de aplicar a la misma los beneficios de la amnistía concedida por el artículo 18 del decreto ley 1455 de 3 del presente mes, por estimar que el mismo es inconstitucional, disponiendo, al propio tiempo, consultar al Tribunal de Garantías Constitucionales y Sociales si efectivamente dicho precepto viola la ley estatal.

Dicha causa se viene investigando por el escandaloso "affaire" en las pensiones del Retiro Civil y Seguro del Congreso, que continuamente se vienen obteniendo para personas en la mayor parte de las veces que nunca fueron empleados públicos y para justificar los derechos de los cuales se utilizan falsos expedientes personales y certificaciones de servicios que se expiden por funcionarios poco escrupulosos, confeccionándolos de acuerdo con determinados bufetes habaneros que se vienen dedicando a esos turbios negocios, resultándoles en extremo productivo ya que se dice que cada una de las personas que obtiene en esa forma las pensiones se compromete

te a entregar mensualmente y de por vida, una tercera parte del importe de sus pensiones.

Se calcula que hay bufetes que obtienen más de 20,000 pesos mensuales, en esa forma.

En la causa expresada aparecen setenta personas que obtuvieron de esa manera sus pensiones con cargo al Retiro Civil y del Seguro del Congreso. En la misma figuran procesados funcionarios del Ayuntamiento de La Habana y del de Camajuani, así como del Consejo Provincial de Santa Clara, por aparecer como las personas que falsificaban los susodichos expedientes.

En su auto la doctora Casas expone que existe evidente antinomia entre el artículo 18 de la ley decreto 1455 y el artículo 21 de la vigente Ley Constitucional, toda vez que mientras por el primero se concede amnistía a determinados delitos que sólo pueden cometerse por funcionarios públicos abusando dolosamente de sus funciones, por el segundo se excluye de ese beneficio a quienes tal cosa hacen al prohibir expresamente esos casos la retroactividad de la ley penal favorable al delincuente y disponer que a los responsables de ese tipo de delitos se le aplicaran las penas y calificaciones de la ley vigente en el momento de delinquir.

A más de 120,00 pesos anuales ascienden las pensiones concedidas a los acusados en esta causa.

M. J. 20/11/54



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA SITUACION
ESTUDIANTIL

El tránsito

fué desviado de la
Universidad... Vigilancia

Prepara la FEU un mitin
pro Guatemala para hoy...
Designó a Arbenz presiden-
te de honor

La Policía Nacional desvió ayer el tránsito de ómnibus que circulan en torno de la Universidad, reforzó la vigilancia en las cercanías del plantel, colocándose parejas de policías en todas las esquinas cercanas, y varios carros perseguidores recorrieron constantemente las calles aledañas. Además, en Infanta, 23 y L y otros lugares, fueron colocados numerosos agentes en previsión, según se dijo de alteraciones del orden público en relación con la situación de Guatemala.

Mientras tanto, las clases se desarrollaron con normalidad absoluta, tanto en las escuelas que funcionan dentro del recinto universitario, como en las de Veterinaria, Odontología y Agronomía, que están fuera.

En torno del problema de Guatemala, la Federación Estudiantil Universitaria hizo ayer las siguientes declaraciones:

La Federación Estudiantil Universitaria, reunida en sesión extraordinaria para tratar la grave crisis que confronta la hermana nación de Guatemala, acordó, por unanimidad de sus miembros:

Primero: Solidarizarse con el pueblo de Guatemala, ante la agresión armada de mercenarios, realizada en contra de su soberanía de pueblo libre.

Segundo: Designar Presidente de Honor de la FEU a Jacobo Arbenz, Presidente de la República de Guatemala, por su actitud insobornable frente a los intereses extranjeros de la United Fruit Co.; por su obra de gobierno de reivindicación nacional de la hermana República; por su ejemplo de democracia en nuestra América en momentos en que, para desgracia nuestra, imperan los gobiernos dictatoriales.

Tercero: Decrétase el próximo martes, Día de la Reafirmación Democrática y de Solidaridad a la República de Guatemala. En dicho día, se celebrará un acto en nuestra Universidad, donde se izarán las banderas de Cuba y Guatemala frente al Alma Mater a las 11 a. m. y donde harán uso de la palabra varios miembros de la FEU.

Cuarto: Enviar cablegramas al presidente Jacobo Arbenz, al canciller Toriello, a la ONU y al señor embajador de Guatemala en Cuba, expresando nuestra solidaridad con esa hermana República.

Quinto: Empezar a recoger, desde el próximo martes, en la escalinata de la Universidad, por miembros de esta FEU, firmas de adhesión a Guatemala.

"La FEU ha tomado por unanimidad estos acuerdos, basados en su declaración de principios internacionales, en los que se lucha por el panamericanismo de José Martí. Pan-Americanismo y Democracia se basan en el progreso y avance, social, económico y político de los pueblos, cimentados en el respeto mutuo y la comprensión entre las naciones americanas.

"Por eso, en el caso de Guatemala, estimamos:

"1.—Constituye una violación de la soberanía de pueblo libre americano, el ataque armado de que ha sido objeto la hermana República.

"2—Han prevalecido los intereses de la United Fruit ante los intereses mayoritarios del pueblo guatemalteco.

"3—Estimamos que, en Guatemala, se han llevado a cabo una serie de medidas reivindicadoras, como la reforma agraria y demás medidas revolucionarias nacionalistas en beneficio del pueblo, pero tenemos la firme convicción de que no son de carácter extranje-rizante y comunista, que seríamos los primeros en combatir.

"Esta Federación Estudiantil Universitaria, que no le hace ni le hará el juego a las doctrinas comunistas, que siempre hemos combatido, no puede tener la cobardía de no expresar lo que constituye su deber ante la gran crisis guatemalteca y es señalar al Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica que la política exterior que está realizando no es la forma en que se practica la democracia ni que se combate al comunismo. Y por eso, "por Guatemala, por una verdadera democracia en América" abogamos, porque estas luchas fratricidas desaparezcan para siempre en el marco de comprensión, libertad, decoro y dignidad de Washington, Lincoln, Bolívar, San Martín, Juárez y Martí, cuyos ejemplos los americanos nunca debemos olvidar".

"Por la Federación Estudiantil Universitaria: Benigno Arbesú, presidente; Joaquín Agramonte, secretario general p. s. r.; Armando Fleites, secretario de Relaciones Exteriores; Andrés Silva Díaz, secretario de Prensa y Propaganda".

IPD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

SIN SOLUCIONAR EL PROBLEMA DEL TRANSITO

NO SE TRATA SOLO DE LAS MOLESTIAS QUE ORIGINA, SINO DE LAS PERDIDAS QUE REPRESENTA PARA LA CAPITAL

La ciudad de La Habana, la población entera de esta gran capital de la República, que vive soportando las enormes molestias y quebrantos que se producen como consecuencia de nuestra pésima organización del tránsito rodado por las calles de la urbe, sintió cierta esperanza, y por algún tiempo estuvo plenamente confiada, en que ese problema iba a ser, ¡al fin! resuelto, cuando no hace aun mucho tiempo las autoridades anunciaron, al parecer de manera seria y responsable, que estaba en estudio un nuevo plan de regulación del tránsito y que iba a ser aplicado en corto plazo.

Ese corto plazo se hace, ahora como en otras ocasiones, interminable. El problema sigue igual, o lo que es peor, mucho más agravado cada día, y, sin embargo, las medidas anunciadas no sólo no se aplican sino que ni siquiera se habla ya de ellas. Y, naturalmente, deber nuestro es recordar la necesidad de que este problema, que tanto daño irroga a la ciudad, sea de una vez resuelto.

Y es que todo el mundo sabe y acepta que no se trata de algo que en modo alguno pueda ser solucionado, sino en toda su enorme amplitud, si al menos, en gran parte. Porque es lo cierto que el problema de la desorganización del tránsito radica principalmente, en eso: en su tremenda desorganización. O lo que es igual que basta aplicar medidas eficaces de reorganización para que sus males se aminoren.

Basta contemplar el espectáculo que ofrecen nuestras calles más céntricas en los instantes de mayor congestión de circulación rodada, para comprobar el desbarajuste que reina, en la falta de método y sistema, en el completo desacuerdo con que se desenvuelve toda la mecánica que hemos ideado como reglamentación del tránsito.

Acontece así, que cuando un semáforo da vía libre, en el cruce de calles inmediato se produce un taponamiento, por falta de circulación en la vía transversal. El resultado es que cuando el semáforo vuelve a cerrar el tránsito, apenas si se han movido dos o tres vehículos en una hilera compuesta por muchos cientos de automóviles y otros transportes. Sucede, también, que en calles, como la de San Rafael, que no tiene más que un semáforo en Galiano, cuando éste da vía libre, los cruces en las calles transversales, y los vehículos que de éstas van entrando en la de San Rafael hacen que apenas avance unos metros el tránsito a unas cuantas cuadras del semáforo de Galiano.

Hay en todo ello evidente desorganización, al extremo de que en ocasiones y a determinadas horas, se invierten más de treinta minutos en hacer el recorrido de Belascoain a Galiano por la citada calle de San Rafael. En otros lugares de la urbe acontece igual. Ello provoca, como reacción lógica en los conductores, una necesidad de defensa que se traduce en la clásica "brava" y que viene a agravar la situación y a empeorar ese problema, haciéndolo cada día más insoluble y más difícil.

Hay, además, una incuestionable realidad. Y es que este taponamiento de las calles, entorpece la vida mercantil y económica de la capital, con repercusiones en toda la República. Se reduce mucho el número de gestiones que se pueden realizar, merman las transacciones y operaciones mercantiles; se hace más costoso todo el tráfico económico de la gran ciudad, sin que hasta ahora las autoridades, no obstante los reiterados anuncios de solución, hayan logrado abordar el problema con el tesón y el interés que se requiere, a fin de darle la solución adecuada, al menos en cuanto ello sea posible.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Handwritten notes at the bottom of the page, including the date 25/11.

Reguladas las labores de choferes dedicados a transportar turistas

Las actividades de los choferes de turismo han sido reguladas por el gobierno mediante la promulgación de la ley-decreto 1512 de fecha 8 del actual mes y año, a fin de impedir que los turistas puedan ser burlados o explotados injustamente, para lo cual se establecen sanciones a los infractores.

En su parte resolutiva la mencionada ley-decreto establece entre otras cosas, lo siguiente:

A los efectos de esta ley-decreto, se entenderá por automóvil de turismo todo vehículo motorizado clasificado como automóvil por la Dirección General del Fondo Especial de Obras Públicas. Ninguna persona o entidad dedicada al comercio o a la industria ya sea por sí o por medio de intermediarios, podrá hacer ofrecimiento o pago de dádivas, recompensa, retribuciones, comisiones o regalías a los choferes de turismo para que ejerzan influencia en el turista, nacional o extranjero para que compren o se hospeden en forma contraria a la que se haya propuesto. Para que un automóvil pueda dedicarse a turismo deberá reunir determinados requisitos, sobre los cuales ofrecerá informes e instrucciones el Instituto Cubano del Turismo.

Una comisión de examen del ICT, revisará anualmente los automóviles de turismo, y suprimirá del re-

gistro correspondiente aquellos que no estén en perfectas condiciones mecánicas y sanitarias.

No podrán establecerse piqueras en lugares próximos a los puertos, aeropuertos, hoteles, agencias de turismo, etc., sin la autorización del ICT, y en aquellas que se autoricen sólo podrán operar autos dedicados al turismo.

Los "tours" o "sight seeings", sólo podrán ser ofrecidos por las agencias de turismo y los choferes no podrán ejercer simultáneamente de chofer y de guía. Los choferes, en lo sucesivo, deberán estar convenientemente vestidos. Los requisitos de examen, condiciones para operar, distintivos y todo aquello que se refiera a los automóviles y choferes de turismo, podrán ser modificados cuando así lo estime el ICT. De acuerdo con la ley-decreto, las infracciones de ella se considerarán contravenciones y se dará cuenta a los jueces correccionales.



EDITORIAL

El tránsito y la seguridad humana: medidas urgentes

LA falta de seguridad en el tránsito motorizado constituye, cada día más, un grave problema cubano; concierne resolverlo a las autoridades, a la ciencia y las técnicas, al pueblo, a toda la nación. El riguroso azote de los siniestros, su constante crecimiento y la ineficacia de las medidas en vigor claman por una movilización total de voluntades y ordenanzas que devuelvan al transporte motorizado su cualidad de magno progreso moderno, cualidad completamente secuestrada por homicidios y desgracias que sin duda pueden ser reducidos a un mínimo compatible con nuestro alto grado de civilización.

Se contempla un Congreso Nacional de Seguridad del Tránsito. Bienvenido el suceso. Bienvenido también el acuerdo del Colegio Médico Nacional de señalar al Ministro del Transporte la importancia del examen médico en la medida de la capacidad para conducir, como requisito esencial a la prevención de los accidentes del tránsito. Hace el Colegio Médico debido mérito de una atribución expresa de la Comisión de Transportes: «lograr el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentos vigentes que tengan por objeto la **preservación de la vida y la integridad física de las personas que transitan en vehículos automotores**».

Bien, desde luego; pero incompleto. Hay otras vidas igualmente preciosas que las de quienes transiten en vehículos automotores: la vida de los que marchan a pie; la vida de los que aun sin andar, estando parados en lugares de absoluta seguridad (teórica) sufren lesiones o muerte causadas por tales vehículos. Trágicos ejemplos de actualidad podríamos citar y refrescar la negra lista de los casos frecuentes.

Dice el Colegio Médico, con la aquiescencia general que las evidencias logran siempre, «que no es posible evitar los accidentes del tránsito sin contar con un cuerpo técnico especializado que tenga a su cargo la revisión periódica del **factor humano**: el conductor del vehículo». Es otra verdad rotunda. El DIARIO se adhiere a ese postulado que, por lo demás, ha mantenido en todo tiempo al demandar remedios idóneos para los vicios, defectos y negligencias que se enlazan con las virtudes y méritos de nuestro sistema de tránsito automotorizado, si es que en realidad lo tenemos.

El factor humano es primordial: enfermedades que incapacitan; embriagueces habituales e impunes, desconocimiento efectivo de las ordenanzas o por desdén a la Ley; temperamentos alérgicos a los cuidados del bien conducir, etc. Se requiere en nuestro medio, tan dado a las transigencias, una heroica severidad para la prevención y la profilaxis de los conductores indeseables.

Debe haber un personal médico, cual lo demanda el Colegio Médico Nacional. Es de confiar en que el Ministro del Transporte, en que el Gobierno y el Presidente de la República así lo establezcan. Pero faltan además otros técnicos igualmente indispensables en la protección a la vida contra esa clase de accidentes: Se requieren mecánicos y expertos en materia de automotorismo; se requieren técnicos en materia de tránsito que examinen a cuantos manejen una «máquina». Se requieren verdaderos maestros en el arte del timón. Se requieren muchas cosas que un Escipión Pujol, apóstol del buen automovilismo ha sabido metodizar, exponer y solicitar sin tregua desde este mismo DIARIO DE LA MARINA si bien con éxito pasivo, tan pasivo que el desdén o el olvido de sus prédicas puede tener bastante responsabilidad en el agravamiento del problema hasta el grado insoportable que todos lamentamos hoy.

Se requiere asimismo una cruzada de rigor en la Policía del Tránsito. Pero no aislada y esporádicamente como ha solido acontecer. Urge educar e instruir a los que guían «carros» principalmente en cuanto al ánimo de cooperar con los demás, con los peatones y con la Policía. Urge que la propia Policía y los jueces practiquen ese espíritu de colaboración para superar nuestro tránsito motorizado. No se trata de aterrorizar sino de educar, de promover la asistencia mutua. Ciudades como la de México al cabo lograron suprimir el claxon. Los choferes se han habituado a cuidar el cruce de bocacalles. El pasajero siente el sosiego de la seguridad y la ausencia de pugnacidad de su chofer con los demás y de ellos con su chofer. En Cuba podemos llegar a todo eso. Ejemplo: se observa que no pocos de nuestros semáforos nuevos carecen del vigilante al pie. No obstante, raro es el auto que desobedece la señal de las luces.

Venga pues ese Congreso Nacional del Tránsito Motorizado. Vengan esos equipos médicos de reconocimiento y revisión de conductores. Vengan esos cuerpos técnicos diversificados que son indispensables. Y los idóneos e incorruptibles inspectores que fuere menester. Sobre todo, no incurrir en nuevo olvido de que un peligro tan grande, un azote tan trágico para la seguridad y la propia vida de nuestra gente exige una movilización cívica de primera clase.

Es uno de los casos muy serios de la problemática cubana.



Altas cifras en la inscripción de los vehículos motorizados

Alcanzó ya en junio 30 de este año a un total de 162,338 de todos los tipos contra 57,102 en 1947

Síguese registrando de un año a otro un aumento apreciable en la inscripción de vehículos motorizados en toda la República, alcanzando ya en junio 30 de este año un total de 162,338 de todos los tipos, contra 57,102 en la misma fecha de 1947, según una comparación estadística que ha sido confeccionada por la Revista Cuba Económica y Financiera, cuyos totales nos han sido anticipados y que ofrecemos a continuación. Proviene estos datos de los records de la Dirección General de Impuestos de la Ley de Obras Públicas:

TIPOS DE VEHICULOS	Inscripciones en junio 30 de los siguientes años	
	1947	1954
Vehículos no oficiales		
Automóviles particulares	22,342	83,445
Automóviles de alquiler	8,044	22,714
Motocicletas	1,840	8,923
Omnibus	3,203	4,288
Camiones	20,162	39,839
Vehículos de línea	738	691
Demostración	128	473
Talleres	40	91
Beneficencia	21	64
Colegio	334	433
Funerales	350	377
TOTAL MOTORIZADOS	57,102	162,338
Coches de tiro animal	410	256
Carros de carga animal	8,879	4,605
Bicicletas	16,627	2,866
Carretilas de mano	3,817	2,691
TOTAL NO MOTORIZADOS	29,733	10,418
Total vehículos (ambos tipos)	86,835	172,756

Estas estadísticas no incluyen los vehículos que circulan en la República con chapa oficial, al servicio del Estado, la Provincia y del Municipio, ya sean de pasajeros o de otras actividades, cuya ascendencia total se estima en un 4 por ciento del total de los vehículos motorizados inscriptos.

En relación con las cifras de inscripción en junio 30 de 1953, se han registrado en 1954 aumentos en los automóviles particulares y de alquiler, en los carros de talleres, en las ambulancias y ómnibus escolares. En las clasificaciones que se han registrado bajas en 1954 en relación con 1953, figuran motocicletas, ómnibus de pasajeros, vehículos de línea, carros de demostración, y vehículos de funerarias.

Jul 16/54

4

Los accidentes del tránsito

LA regulación del tránsito en distintas zonas de la capital sigue siendo un problema no resuelto, pero las demoras y dificultades que ello ocasiona en el transporte podrían ser sobrellevadas si los continuos choques no estuvieran evidenciando, con su casi siempre trágico balance de muertos y heridos, la necesidad de medidas drásticas que pongan coto a la irresponsabilidad con que muchas personas conducen los vehículos. Esa irresponsabilidad, según todos los indicios, ocasionó ayer mismo, en el Paso Superior de Luyanó, un terrible choque entre dos ómnibus cargados de viajeros, en el que murió uno de estos y otros veinte sufrieron heridas más o menos graves.

Ante la irresponsabilidad de quienes en el afán de llegar a su destino antes que nadie, desprecian la vida ajena, no hay medidas de previsión que valgan: no queda, así, más recurso que la sanción ejemplarizante. Claro que las medidas preventivas contribuyen a reducir los accidentes de tránsito, y en este sentido ha de subrayarse la eficaz gestión del Director de la Cartera Dactilar del Chofer, señor Francisco García Alonso, que al establecer rígidas normas en las pruebas de aspirantes a choferes y en la tramitación de la cartera —puso al descubierto, incluso, una falsificación de ellas— reduce las probabilidades de choques por incompetencia, y, en cuanto está en sus manos, dentro de la estructura de su Departamento, aprecia y valora para expedir el carnet o negarlo, las cualidades o defectos temperamentales de los aspirantes. Pero insistimos, la función del Director de la Cartera no puede alcanzar a prever cómo, una vez provisto de la Cartera, va a utilizarla el nuevo chofer. Ni sobre esto tampoco influye esa reciente disposición de la Corporación Nacional de Tránsito que obliga al examen mecánico de los vehículos en plazos fijos. Aunque los accidentes, en su mayoría, se atribuyen a causas mecánicas —son explicaciones muy socorridas la rotura de la dirección y el fallo de los frenos— lo cierto es que el factor determinante de casi todos los choques es el desenfreno de los conductores, su afán de llegar primero, la "brava", dicho en términos automovilísticos, el "corte" imprudente, el "robo" de la derecha, etc.

Contra todo ello, repetimos, nada valen aquellas medidas de previsión: es imperativa una enérgica acción de la policía y de los jueces. Cuando se habla de energía policiaca surge muchas veces el recelo de la persecución injusta. En esto hay que discernir lo que es energía. Hay que confiarse al buen sentido de los jefes de la Policía y de los propios agentes, porque, en efecto, no contribuiría nada al remedio del mal que tanto luto lleva a hogares cubanos que la energía se confundiera con la arbitrariedad y que pagaran justos por pecadores. Acaso sea oportuno apuntar aquí la conveniencia de que algunos agentes eviten, por lo que deprime al cuerpo y al ciudadano, el voceo desde el semáforo, por cualquier causa, a los automovilistas. Y en cambio bien estaría que se multara siempre a quienes hacen caso omiso de las indicaciones de las luces. Pero ni con esa acción recta de la policía se pondrá coto a la irresponsabilidad de ciertos conductores si a ella no corresponde la serena pero severa ac-



21

ción judicial. Y por este camino habría que instar, incluso, a la restricción del indulto para los responsables de muertes en accidentes de tránsito. A este respecto no olvidamos la lectura, hace tiempo, de cierto decreto de indulto de un automovilista sancionado por la muerte de un niño: en los resultandos de la sentencia se consignaba lo que parece confesión de imprudencia. El automovilista vió al otro vehículo; observó que venía a gran velocidad, pero creyó que podía cruzar antes que él. Y efectivamente su auto fué lanzado sobre la acera y destrozó al niño que allí estaba. Se le impuso una corta condena y una indemnización de trescientos pesos al padre del niño. Y a los pocos días de estar en prisión, el indulto. Claro que nadie está libre de sufrir una desgracia y es seguro que ese fué el caso de ese automovilista. Es posible, también, que el dolor que le produjo el hecho lo hiciera desistir de manejar nunca más un vehículo. Pero no hay derecho a ser imprudente cuando está mediando la vida ajena. Ni hay derecho a ser liberales en el perdón cuando una vida ha sido segada, no por espíritu de represalia sino en sanción ejemplarizante. Que es a nuestro ver la única arma eficaz contra la irresponsabilidad que tantas muertes causa.

Arance, 12/54



EL POBRE PEATON

Por RICARDO R. DUVAL

(Colaboración Exclusiva para INFORMACION)

¡Otra y van mil! o, lo que es lo mismo, que con esta pincelada de mi vieja pluma, ya pasan de doce las veces que he puesto en juego mis razones encaminadas a defender las aceras de la invasión de las bicicletas, motocicletas, autos y demás rotativos al servicio de la velocidad.



En todos los pueblos del mundo las aceras, a más alto nivel de calles y avenidas, son para el uso exclusivo de los que circulan a pie firme y que son más, muchísimos más que los que andan sobre ruedas, y cuyos caminantes merecen todos los respetos porque usan de lo que es "suyo"; de la pática que le puso Natura, y de las aceras que desde los albores de la civilización, se destinaron al tránsito a pie.

Las bicicletas aparecieron con mucha antelación a los automóviles. Y como el cohe, la volanta, y el quitrín, no estorbaban a los manejadores del pedal. Estos, como era su deber, marchaban por las calles.

Mas, al intensificarse el automovilismo, cada día en mayor escala, los ciclistas, temerosos de transformarse en papilla, no han tenido empacho en invadirle su vía al peatón, al que ellos sí pueden arrollar.

Y esta inhumana e ilegal práctica se puso y se sigue poniendo en ejecución, no a espaldas de las autoridades y de la policía, sino ante su vista, contándose con su tácito consentimiento; lo que lleva tristemente a pensar que, a los cuidadores del orden urbano, se les tiene, por lo menos, por indiferentes ante el peligro del no respeto a las aceras.

La tal costumbre culposa y rayana en los límites del dolo, implica una quiebra de la justicia igualitaria, del mismo matiz que la que ven nuestros ojos ante el estancamiento de los procesos incoados contra personas de ringo rango.

En el aspecto de la circulación, los automovilistas son los privilegiados, los del rango, y, los de a pie, son los encausados a quienes de todos modos se les sigue y se les termina el proceso.

El peatón que va tranquilamente por su acera, porque esa es su vía, va o debe de ir confiado y descuidadamente.

No tiene, o no debe de tener la preocupación y el temor de que quien únicamente pueda arrollarlo y derribarlo sea fuerza distinta de la de otro peatón. Si éste quiere adelantársele y es persona educada, pide vía, y, aunque no la pida, el choque, aunque brutal, no es del calibre del que pueda producir una bicicleta o motocicleta.

Estas van silenciosas, sin avisar mediante el timbre o el fotuto y, lo que es más grave, van veloces, y el ciclista, si se le requiere, responde airado o burlesco, siendo más penoso el impacto si, quienes transitan por las aceras, son niños o ancianos.

En las salidas de los garajes los choferes tampoco avisan para que el transeúnte se detenga, y hasta hemos visto, muy frecuentemente, que, ya sobre la acera la máquina, se detiene y obliga al peatón a echarse a la calle.

Yo he corrido mis peligros y los he visto correr a otras personas.

Y los seguiremos corriendo porque, tal como las cosas se ven, sobre este abuso o crimen de circular por las aceras las bicicletas y las motocicletas, es lo cierto que estamos como "predicando en el desierto".

Lo que de ninguna manera debe ser, porque el buen gobernar no se llena con sólo cumplir las leyes y con hacer buenas obras, sino que los que mandan y gobiernan están en el ineludible deber de velar por la vida de los ciudadanos.

Entre autoridades y súbditos existe un nexo que, sin descenderse a la especificación de reglas, obliga al uso del buen sentido, de cuanto, por fuerza, tiene el investido de autoridad, que llevar constantemente en el pensamiento para que la convivencia pacífica y ordenada sea una realidad.

¡Pueblo y gobierno que permiten la circulación por las aceras de máquinas mortíferas, lucen como huérfanos de civilización!

Handwritten signature and scribbles.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

El Seguro de Pasajeros

- Nueva vigencia de concesiones pasadas.
- Aumento real del precio del pasaje en los ómnibus.
- Necesidad de verdaderas medidas contra los accidentes.

HACE pocos días comentamos el grave problema de los accidentes del tránsito. Opinamos que su alarmante incremento exigía no sólo una acertada acción preventiva sino una enérgica acción penal para los que por su irresponsabilidad o su imprudencia los ocasionaran. Lamentablemente no hay indicios ni de lo uno ni de lo otro. En cuanto a lo primero, la gestión de la Corporación Nacional de Transportes —o del Ministro encargado de esa materia— no puede afirmarse que sea acertada; en cuanto a lo segundo, los últimos ejemplares de la Gaceta Oficial evidencian cómo a través de la gracia del indulto se libera de penas, que ya son ligeras, a conductores de automóviles cuya imprudencia —así se hace constar en las sentencias judiciales respectivas— determinó los accidentes por los cuales fueron juzgados y en los que perdieron la vida varias personas. Claro que no siempre hay culpabilidad en los accidentes y es posible que en algunas ocasiones los jueces no puedan llegar al fondo de las circunstancias que los provocaron: es entonces que el indulto se justifica, porque salva las dudas. Pero él ha de ser discernido con extrema cautela, para evitar que lo que es gracia se convierta en instrumento de impunidad, que es la raíz y causa de muchos de nuestros males.

En lo que respecta a la gestión de los organismos específicamente encargados de la cuestión del transporte, esa reciente resolución estableciendo el Seguro Obligatorio del Viajero parece casi una confesión de impotencia para frenar la ola de accidentes. Puesto que no podemos evitar que el prójimo sea estrellado dentro del ómnibus que lo conduce, vamos a aliviar su situación con el Seguro Obligatorio: si se rompe una pierna, se le darán equis pesos; si lo matan, los padres, los hijos o las viudas cobrarán otros tantos. Estas parecen que han sido las reflexiones de los rectores del transporte y para llevar adelante su iniciativa resolvieron establecer el Seguro Obligatorio y como consideran que es un beneficio que reciben los usuarios de los servicios de ómnibus deciden recargarles el importe de la prima de ese seguro: en resumen, que se aumenta por esa vía el costo del precio del pasaje.

Ese hecho del aumento del precio del pasaje y la realidad de que el seguro no salva al pasajero de los riesgos de los accidentes —que es lo que más importa— permiten calificar de desafortunada la resolución dicha. Pero, además, la forma en que se establece el seguro forzoso asignando el aseguramiento de los pasajeros, por tiempo indefinido, a una determinada compañía de seguros, implica la creación de un privilegio que vulnera disposiciones legales y se refleja negativamente en los sectores dedicados a las actividades económicas y empresariales, aparte de que no puede invocarse la eficacia de la compañía seleccionada pues todavía no está autorizada oficialmente para operar. Hace algunos años AVANCE impugnó un seguro similar establecido en conexión con la concesión del Gobierno del doctor Prío a la "Terminal Unica de Omnibus"; la cuestión fué resuelta al suspender el Gobierno del general Batista los decretos de concesión promulgados por el doctor Prío. Pero ahora la resolución de los organismos de Transportes retrotrae las cosas al punto de las viejas concesiones canceladas y se reproduce, agravado, el problema del Seguro Obligatorio con el consiguiente aumento en el precio del pasaje en los ómnibus. Parece, pues, lógica, una inmediata rectificación, para buscar, con otras medidas, verdaderas garantías a la vida y salud de los usuarios de esos vehículos.

Mario Guiral Moreno

Los Accidentes del Tránsito

EN todos los países, y muy especialmente en el interior de las grandes ciudades, son numerosos y frecuentes los accidentes del tránsito, que ocurren casi siempre debidos a la imprudencia de quienes manejan los vehículos motorizados con un exceso de velocidad, que en unos casos producen inevitables choques entre aquellos, y en los cuales, la mayoría de las veces, resultan arrollados los peatones; pero en todos esos países, y muy particularmente los Estados Unidos, los responsables directos de tales delitos, reciben severas sanciones, que indefectiblemente cumplen en las cárceles, aparte de las crecidas indemnizaciones que se ven obligados a pagar a las víctimas causadas, o a sus descendientes, por los daños y perjuicios que les fueron ocasionados.



GUIRAL MORENO

En Cuba, por desgracia, y a pesar de ser cada día más numerosos y graves los accidentes del tránsito, hasta el punto de elevarse éstos a cifras realmente aterradoras, los gobernantes y las autoridades parecen estar empeñados en proteger a los victimarios, eximiéndolos de cumplir las penas impuestas por los tribunales de justicia, en los casos —muy contados por ciento— en que aquéllos resultan sancionados, puesto que, en la mayoría de las veces, tales delinquentes resultan absueltos y exonerados de toda responsabilidad.

Hace poco más de un año, la opinión pública se mostró sorprendida e indignada al conocerse el indulto concedido por el Decreto 205, de 15 de diciembre de 1952, a un chofer de los Omnibus Aliados que, por conducir su vehículo con un exceso de velocidad, hasta el punto de motivar las quejas y protestas de los pasajeros, de quienes aquél se movía ridiculizándolos por miedosos, fué a estrellarse al transitar por la calle 23, del Vedado, contra un poste situado en la

acera, quedando el ómnibus casi totalmente destruido y resultando muertos, gravemente heridos o lesionados, 22 de los pasajeros que viajaban en el vehículo; mas, a pesar de las circunstancias concurrentes en este caso gravísimo, y no obstante tener el chofer antecedentes penales y de ser desfavorable, desde luego, el informe del Tribunal sentenciador, el causante de tantas víctimas, cuyas lesiones ocuparon dos páginas de la Gaceta Oficial, fué indultado cuando sólo había cumplido tres meses y once días de los cuatro años de prisión a que fué condenado por la Audiencia de La Habana.

Ahora, en los precisos momentos en que se quiere aparentar que el Gobierno presta alguna atención a los clamores de la ciudadanía, alarmada por los accidentes del tránsito, imponiéndose severas penas a los culpables, se han publicado en la Gaceta Oficial, refrendados por el actual Ministro de Justicia, recientemente estrenado, seis decretos de indultos por los cuales se exonera de cumplir las sanciones impuestas por los tribunales, a los causantes de varios accidentes del tránsito, de carácter manifiestamente culposo, que ocasionaron numerosas víctimas.

Por el Decreto 63, ha sido indultado el conductor de un automóvil que por guiarlo "con excesiva velocidad y descuidadamente", ocasionó la muerte de una persona, siéndole abiertas las puertas de la cárcel al mes y medio de haber empezado a cumplir la pena que le fué impuesta.

Los decretos 64 y 65 han otorgado la gracia del indulto a dos choferes que manejando un auto y un ómnibus, respectivamente, chocaron cerca de Guanabacoa "por la gran velocidad que dichos choferes imprimieron a los vehículos en los momentos de transitar por una curva", muriendo a consecuencia del choque dos mujeres y resultando lesionada una tercera persona; mas, a pesar de haber sido ambos delinquentes sancionados a un año de prisión, ambos han sido puestos en libertad apenas comenzaron a cumplir la pena

impuesta por los tribunales de justicia.

Por el Decreto 68, un chofer que manejaba el automóvil con exceso de velocidad y causó la muerte a un transeúnte en el término municipal de Cienfuegos, siendo condenado por la Audiencia villareña a tres años de privación de libertad, ha sido indultado al cumplir solamente seis meses y seis días de prisión, o sea la sexta parte de la sanción que le había sido impuesta.

Por el Decreto 69 de la serie a que nos referimos, se devuelve a la sociedad, exonerado de toda culpa, al chofer de un automóvil que manejaba "a excesiva velocidad y sin atender debidamente a su trabajo", el cual se proyectó contra la parte trasera de un camión "debidamente estacionado a su derecha", cerca de Marianao, recibiendo el pasajero del vehículo tan graves lesiones que le produjeron la muerte; y por el Decreto 73 de la misma serie, se indulta a un chofer condenado por homicidio en virtud de haber arrollado a un peatón, produciéndole la muerte en condiciones tan horribles que la simple descripción del hecho ocurrido provoca la mayor indignación.

Después de estos casos insólitos de indultos concedidos sin otro fundamento que el de observar los culpables una buena conducta en la prisión, durante el corto tiempo que permanecieron en ella, y de interesarse en su favor algunas personas garantizadoras de su arrepentimiento, sólo cabe "felicitar" a los tribunales de justicia por la efectividad de sus resoluciones, y también a quienes, con una ingenuidad sorprendente, confían en que, los accidentes del tránsito serán aminorados en lo sucesivo, no obstante la extrema benevolencia con que se trata a los culpables en las altas esferas gubernativas, al abrirles las puertas de las prisiones a quienes matan, hieren, lesionan y atropellan, causando infinidad de víctimas, confiados seguramente en el indulto que habrá de serles concedido por el Jefe del Estado, a propuesta del Ministro de Justicia en turno.

M. G. 29/1/54

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

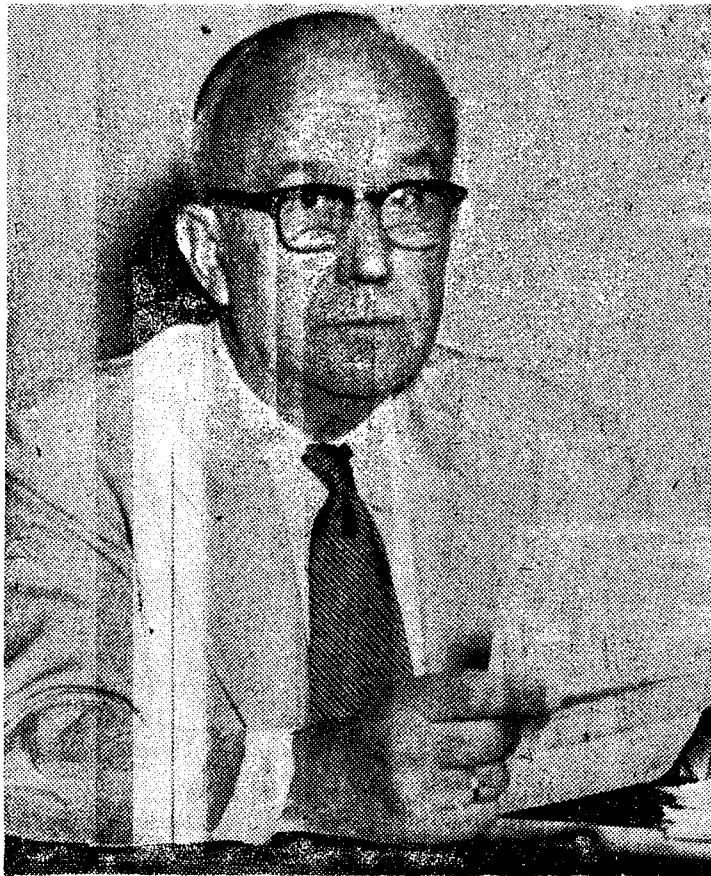
Más Muertos en Cuba que en Otro País

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

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

21

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.

0-111-27/04

“El tránsito es un problema de todos los países civilizados”

Declara el señor Gustavo Madrazo, refiriéndose a los múltiples problemas y accidentes que causa el tránsito

por Ramón DUEÑAS FUMAGALLI

En 1953 se produjeron en Cuba 2,424 accidentes con 518 muertos y 4,132 heridos, que nos coloca en relación a la cantidad de muertos por cada diez mil vehículos en el número 23 entre los 31 países de mayor mortandad. En esta estadística, hecha por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Cuba cuenta con 34.53 muertos por cada diez mil vehículos; dándose el curioso caso de que los Estados Unidos que erróneamente se considera como uno de los países de más accidentes, ocupa el penúltimo lugar, con 7.2 muertos por cada diez mil vehículos. Y Nueva Zelandia con 6.7.

Este año han habido 334 muertos, aunque se suponía que llegarán a más de 440; no obstante, los heridos y accidentes aumentaron, lo cual es un índice de peligrosidad para la vida.

Causas y factores

“Las causas que producen los accidentes del tránsito son muy complejas, —explica el señor Gustavo Madrazo, presidente de esta institución— a veces es más importante la causa indirecta, y estos móviles

rio de Educación el día 4 de los corrientes, acordando elaborar un proyecto de Reglamento de Tribunales del Estado.

Se hace la salvedad en la referida resolución, que los reglamentos, programas, pruebas de capacidad, etc., por los que han de regirse los Tribunales del Estado, deben ser redactados y revisados cada cinco años por las Comisiones Técnicas, señalándose, al unísono, que serán aprobados por el Consejo Nacional de Educación y Cultura. Pero al no encontrarse en la actualidad constituido el mencionado Consejo de Educación y Cultura, corresponde a la Dirección General de Enseñanza Superior y Secundaria aprobar el proyecto de Reglamento acordado por las Comisiones Técnicas, por el que se regirán los Tribunales del Estado en las Universidades Privadas.

Definición

Se establece como definición jurídica, que los Tribunales del Estado, con la visa del Ministro de Educación, son los competentes para otorgar a los que hayan recibido algún título o certificado académico de cualquier Universidad Privada o Centro Superior de Altos Estudios, la autorización para el ejercicio de la profesión en el territorio nacional.

Estos Tribunales del Estado se formarán uno por cada profesión o grupo de profesiones afines y estarán compuestos por siete miembros conforme lo dispuesto en la Ley correspondiente. La designación de los miembros de estos organismos será por un periodo de dos años y su nombramiento estará refrendado por el Director de la Enseñanza Superior y Secundaria, a propuesta de los organismos competentes.

La resolución de referencia determina la forma y manera en que deberán desarrollar sus actividades los Tribunales del Estado después de su constitución, llevando a cabo las pruebas de capacidad indispensables, a fin de expedir los títulos de los graduados de las Universidades Privadas, los que en definitiva instancia tendrán que ser presentados al Ministro de Educación para su sanción legal.

casi siempre se desconocen.”

“El tránsito es un problema de todos los países civilizados y requiere un ordenamiento científico por parte de las autoridades y comprensión del peatón y automovilista para evitar los fatales y constantes accidentes.”

Conductor, peatón y vehículo

El conductor es el factor más importante para la seguridad en el tránsito; pues como humano al fin, aunque sea un buen chófer, está y físicas que afectan grandemente su virtud de buen chófer.

“Un severo régimen de exámenes para la obtención de Carteras Dactilares y una vigilancia continua de los poseedores de Carteras, especialmente en los que cometen infracciones frecuentes, serían las medidas más esenciales para combatir el accidente y determinar a quienes hayan perdido las facultades imprescindibles para manejar con seguridad.”

"El peatón es otro de los problemas que determinan muchos accidentes. La imprudencia del público y la mala educación en materia de seguridad personal hace que se eleve a diario la cifra de víctimas en esta tragedia; pero lo peor no es que el peatón imprudente se ponga en peligro; sino que este sujeto, ora sea un niño o una persona mayor, ha de ser un chófer imprudente cuando llegue a manejar un automóvil, porque su falta de hábitos de seguridad abarca todos los aspectos del comportamiento, ciudadano."

"El vehículo, como artefacto mecánico, tiende a sufrir desperfectos; más en un país con un elevado porcentaje de pésimas vías de comunicaciones. Por tanto, un régimen de inspección evitaría que circularan vehículos en estado deficiente y que en otros casos se atribuyan a causas mecánicas accidentes que se han producido por otros motivos. En nuestro país, —refiere el señor Madrazo, en respuesta a la pregunta del periodista sobre el mal estado de las vías públicas en relación a las causas de accidentes— uno de los motivos que dificultan el mantenimiento en condiciones perfectas del vehículo, lo es precisamente esa característica de nuestras calles y carreteras impropias de un país avanzado y con medios económicos para disponer de vías de comunicaciones de primer orden."

Ministerio de Obras Públicas

"Desde luego, —aclara con una sonrisa— esto no es una crítica al Ministerio de Obras Públicas ni al actual ministro, ingeniero Carvajal, ni tampoco una acusación al Gobierno presente, sino una verdad que afecta a nuestros cincuenta y tantos años de República. Las calles y carreteras por donde circulan nuestros vehículos no están aptas en su mayoría para que en ellas se conduzca con seguridad a las velocidades que llevan muchos, dando por resultado los desperfectos del carro que muchas veces permanecen sin ser advertidos por el chófer y en cualquier momento hace que el vehículo falle y se produzca el accidente."

Calles y carreteras inadecuadas

A continuación pulsamos la opinión de otra de las figuras principales de este organismo, el señor Demetrio Rizo Cordovés, quien comienza la charla periodística sobre el propio terreno que pisa el tránsito.

"Sin caminos adecuados no se puede manejar con seguridad, nuestras calles en casi todas las ciudades son estrechas y la mayoría se encuentran en pésimas condiciones,

—dice el director del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes—. Y lo recalco, porque la vía pública es el escenario donde se desarrolla a diario la tragedia del accidente de que estamos haciendo referencia. Se carece de señales indicativas que puedan orientar al automovilista y permitirle transitar a velocidad adecuada sin correr graves riesgos cuando se cruza con otros vehículos en vías contrarias."

"Esto también ocurre en las carreteras, donde no solamente existe el problema del cruce con caminos, cruces de vías ferroviarias; etc., sino que no existen en ninguna parte señales para indicar curvas, lomas, puentes, cruceiros, etc."

Plan de Obras Públicas

Ahora abriremos espacio en la encuesta a la voz autorizada del doctor David Mestre del Río, quien considera que en Cuba se carece de la noción correcta del uso de la velocidad.

"Nuestras carreteras, a parte de su mal estado, no tienen tramos rectos que permitan correr a grandes velocidades, hasta de 150 kilómetros por hora, lo cual no se tiene en cuenta por los choferes ni durante el día ni en la noche, y con mayor peligro para los ómnibus de pasajeros. Creemos que de imponerse una rigidez extrema en la vigilancia y regulaciones vigentes que no permitan velocidades mayores a ochenta kilómetros."

"Sobre esto hay que recabar,

—aconseja el doctor Mestre— porque de la atención que el Estado preste a estas anomalías, dependerán muchas vidas. Y hay que apelar a los organismos oficiales, Ministerio de Obras Públicas, Comisión Nacional de Fomento, Corporación Nacional de Transporte, etc., para que sean acordadas medidas urgentes, más ahora que empieza a funcionar una comisión para reglamentar tales necesidades."

"No podemos ignorar que el plan de Obras Públicas para carreteras en años atrás, no es apto para el tránsito actual, y ello implica una enorme desventaja. Podríamos citar datos científicos en cuanto a la visibilidad nocturna a distintas velocidades, en cuyas tablas se registra como peligrosa, toda velocidad que pasa de 50 kilómetros; pero a este tema es menester dedicarle un trabajo aparte."

Y al hablar sobre el bacheo del Ministerio de Obras Públicas y de Fomento, el doctor Mestre culpa a los funcionarios y contratistas de estos organismos por provocar accidentes al no señalarse los peligros de las obras en ejecución.

Irresponsabilidad de Obras Públicas

"Todo el que haya manejado vehículos por calles y carreteras ha pasado por la peligrosa experiencia de llegar a lugares donde la calle o la carretera ha sido roto, para reparar, o sencillamente se ha interrumpido una obra de reconstrucción, y no se han colocado señales a distancias producenciales de los peligros. A esto, debemos añadir el hecho de abandonar equipos en la propia vía, tales como camiones, aplanadoras, materiales de construcción, etc., produciéndose en ocasiones accidentes fatales por carecer los mismos de señales indicadoras."

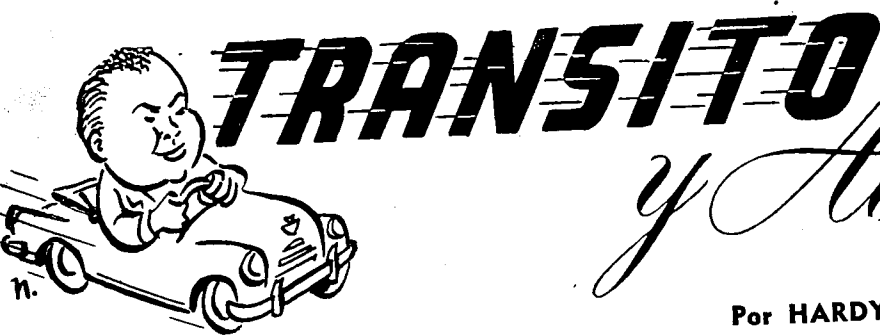
"Igualmente, se descuida la vigilancia en ciudades y carreteras, que resulta escasa para atender a las crecientes necesidades del tránsito urbano y rural, —afirma el doctor Mestre—. Por otra parte, los organismos de vigilancia y de regulación del tránsito están dispersos en distintas dependencias del Estado y, generalmente, no hay una coordinación de éstos. Lo cual es imprescindible, porque aun en el caso de un automovilismo disciplinado; circulan en el territorio nacional un porcentaje de choferes que no creen en reglas de tránsito, en señales ni en jueces capaces de llevarlos a la cárcel. En este sentido, nuestras autoridades no han acabado de comprender la necesidad de un ordenamiento científico como lo está en las grandes ciudades."

Organismo técnico

"Y para ello se requiere un organismo eminentemente técnico, con verdaderos especializados en la materia, con medios económicos y autonomía; y representado exclusivamente por funcionarios del Estado que de verdad puedan contribuir al ordenamiento de este gran conflicto. También se debiera mejorar el sistema de penalidades a los infractores del tránsito."

"No obstante, —advierte el doctor Mestre— cada ciudadano que lea un mensaje a la conciencia ciudadana, podrá contribuir a este esfuerzo con el mejor de sus aportes, y ese es: forjarse una conciencia de responsabilidad ante el peligro y proceder cada vez con mayor sentido de seguridad."

Die 9/1



TRANSITO y Automovilismo

Por HARDY L. SPATZ

Más de Cinco Millones de Pesos han Costado los Accidentes del Tránsito en los Primeros Diez Meses de 1954

HEMOS recibido las últimas estadísticas del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, hasta ahora el único organismo que lleva estadísticas sobre la accidentalidad en el tránsito. Por cierto que estas estadísticas, que arrojan un total de 2,409 accidentes, con el balance trágico de 363 muertos y 3,654 heridos en el período comprendido entre el primero de enero de 1954 y 31 de octubre de 1954, no se pueden considerar ni completas ni perfectas, ya que se están haciendo de acuerdo con las notas de accidentes publicadas en la prensa diaria... así que accidente no publicado por cualquier razón, no aparece en las estadísticas.

Sin embargo, con todos los defectos, estas estadísticas son las únicas con las cuales nos podemos guiar, y que, analizadas a fondo, nos demuestran que los accidentes del tránsito en Cuba cuestan mensualmente la friolera de *medio millón de pesos*, por lo que antes de terminar el presente año habrá llegado o sobrepasado la cifra astronómica de los *seis millones de pesos*.

Esta cifra en un país como el nuestro, con una circulación de vehículos motorizados que no llega a los 160,000 y con cerca de 330,000 poseedores de Carteras Dactilares, ciertamente llama la atención en forma muy alarmante; por lo cual algo habrá que hacer, y muy pronto, para reducir en lo posible este balance trágico. Precisamente en estos días empezará a funcionar la recién creada Comisión Nacional de Tránsito, que tendrá a su cargo todo lo relacionado con dicha actividad, tan importante de la nación. Sin embargo, creemos que la intervención oficial del

gobierno no es lo suficiente para evitar o aminorar el terrible número de accidentes considerablemente sino que habrá que llegar, tal como se ha hecho en muchísimos países, que confrontaron hace años los mismos problemas o quizás peores, a crear una verdadera CONCIENCIA DE TRANSITO, que convierta a todos los que de una manera o de otra tengan que ver algo con dichos problemas, en colaboradores en esta campaña tan necesaria que redundaría en beneficio de toda la ciudadanía.

Nosotros nos referimos específicamente a las campañas educativas dirigidas, lo mismo a los conductores de vehículos motorizados y peatones, de una parte, que a las autoridades encargadas de la regulación del tránsito, de otra, y en esto las compañías de seguros debían jugar un papel preponderante, ya que son ellas, después de las víctimas de los accidentes, las que más afectadas se ven por el gran número de accidentes. En los Estados Unidos los aseguradores lo han comprendido así, y efectivamente lo hemos podido comprobar en el Congreso de Seguridad al cual hubimos de asistir durante el pasado mes de octubre, en la ciudad de Chicago, que son las compañías de seguros las que están financiando las grandes campañas contra los accidentes, y hasta cooperan económicamente con las Comisiones de Seguridad en los distintos estados de la gran nación americana, con resultados magníficos.

Y ahora antes de entrar en los detalles y en el análisis de los accidentes y su costo en los primeros diez meses de 1954, una pequeña pregunta que quizás pueda resultar ingenua, por lo sencilla que es, a nuestras compañías de seguros que se dedican al giro automovilístico: *"Si con una inversión de \$100,000 (cien mil pesos) anuales se podría lograr una reducción de nada más que un diez por ciento en los accidentes (estamos seguros de que en el primer año se reducirían por lo menos en un 20 por ciento), esto representaría un ahorro de \$600,000 o en simple aritmética un beneficio neto para las*

compañías de seguros de aproximadamente medio millón de pesos, y ahora viene la parte ingenua de nuestra pregunta: ¿qué otro negocio lícito existe (ya que las compañías de seguros operan un negocio), donde la inversión, no solamente se amortiza en un año, sino que se quintuplica, además del servicio que se le presta al p...is?

Entremos ahora en el análisis de los accidentes. La razón aparente es el vértigo de la velocidad, la irresponsabilidad, la despreocupación, la expedición durante años de autorizaciones para manejar, a personas sin preparación técnica, así como físicamente incapaces (en esto se ha progresado bastante desde la implantación del decreto 4477 que regula en la actualidad la expedición de las Carteras Dactilares), así como la falta de la aplicación correcta de las regulaciones del tránsito por parte de las autoridades competentes.

En los últimos años, y especialmente en los años primeros de la postguerra, ha aumentado la circulación de vehículos motorizados en proporción desmesurada con la construcción de vías, lo que unido a los factores arriba mencionados, así como a la falta de una política educacional, ha contribuido a convertir a Cuba en un país con uno de los índices de accidentalidad más altos. Si en materia sanitaria estamos bastante adelantados, en cuanto a los problemas de tránsito estamos demasiado atrasados, y es solamente ahora que éste se está empezando a tomar en serio.

Vemos ahora de donde sale esta cifra espantosa, de cerca de seis millones de pesos anuales que cuestan nuestros accidentes del tránsito.

De acuerdo con las estadísticas a nuestra disposición, los automóviles accidentados en los primeros diez meses del presente año sumaron 1,126; si a cada uno de éstos se le estima un promedio de \$250.00 en el costo de sus averías, llegamos a la cifra de \$281,500, y si a ésta le sumamos el costo de las averías de 200 ómnibus a razón de \$500.00 y el de los 406 camiones a razón de \$350.00, veremos que esto ya hace un total de \$533,600.

Debemos considerar también otro aspecto muy interesante de la cuestión: si estimamos un gasto promedio de \$50.00 por cada uno de los heridos en accidentes del tránsito, en atención médica, medicinas, hospitalización, etc., llegamos a un total de \$182,700.

Por regla general, mas de las tres cuartas partes de los lesionados son personas adultas que trabajan, y que al resultar heridos se ven impedidos de hacerlo e imposibilitados de recibir salarios o emolumentos, lo que lógicamente se convierte en pérdida. Tomando como base nuestro *standard* de vida, podemos considerar que cada lesionado pierde la cantidad de \$5.00 diarios durante aproximadamente 15 días (si el lesionado estuviere asegurado, serían las compañías de seguros las que tendrían que perder estas cantidades), llegamos a un total de \$274,050. (En este cálculo incluimos el 25 por ciento de los accidentados que no trabajan, ya que, siendo el número de los lesionados por culpa de choques y vuelcos más del doble, que el de los que resultan heridos al ser atropellados, consideramos que las entradas de los que van dentro de los vehículos son mayores de los que van a pie, por lo tanto, tomamos como promedio conservador de entrada diaria para cada uno de los 3,654 heridos, la cantidad de \$5.00).



El detalle más difícil de calcular, es el valor de la vida humana. Y naturalmente, a los efectos de la pérdida de la sociedad, no es lo mismo si el muerto lo es un profesor universitario o lo es un pobre indigente. Sin embargo, tomando como base la parte de la responsabilidad civil, se podrá calcular como promedio la cantidad de \$2,000 para cada uno de 363 muertos, a los cuales habrá que agregar un mínimo de \$50.00 por gastos de funerales, lo que hace un total de \$742,150.

Naturalmente, también habrá que calcular los gastos de abogados, procuradores, reclamaciones, sellos, etc., a razón de \$10.00 como mínimo en cada accidente; lo que da, por este concepto solamente, la cifra apreciable de \$40,170.

Ahora bien, la parte de mayor costo en los accidentes del tránsito no es la que arrojan las estadísticas. Se trata de los acci-

dentes en los cuales no hubo muertos ni heridos. Según nos informó el señor Francisco Con-tijoch, presidente de la Asociación de Aseguradores de Automóviles de Cuba, por cada uno de los accidentes que producen muertos, hay que calcular nada menos que 120 accidentes, donde no se ocasionan ni muertos ni lesiones; lo cual, a razón de \$80.00 por accidente (entre daños recibidos y causados a la propiedad ajena), arroja la cifra astronómica de \$3,484,800, o sea casi TRES MILLONES Y MEDIO DE PESOS.

Agrupando los accidentes, los heridos, los muertos con su gasto estimado, tal como ustedes, amables lectores, lo verán en estas mismas páginas, tenemos el resultado de tanta irresponsabilidad, tanto vértigo de la velocidad, tanta inexperiencia, tanta falta de buena voluntad que han causado un derroche de dinero que asciende a más de CINCO MILLONES DE PESOS en los primeros diez meses del presente año de 1954.

¡Cuántas cosas bellas en beneficio de nuestra ciudadanía se hubieran podido hacer con tanto dinero! Sin embargo, estos CINCO MILLONES han sido derrochados, y quemados sin beneficio para nadie; al contrario, estos millones de pesos han causado dolores y lágrimas incontables, y esto seguirá siendo así hasta que se logre una verdadera CONCIENCIA DE TRANSITO.



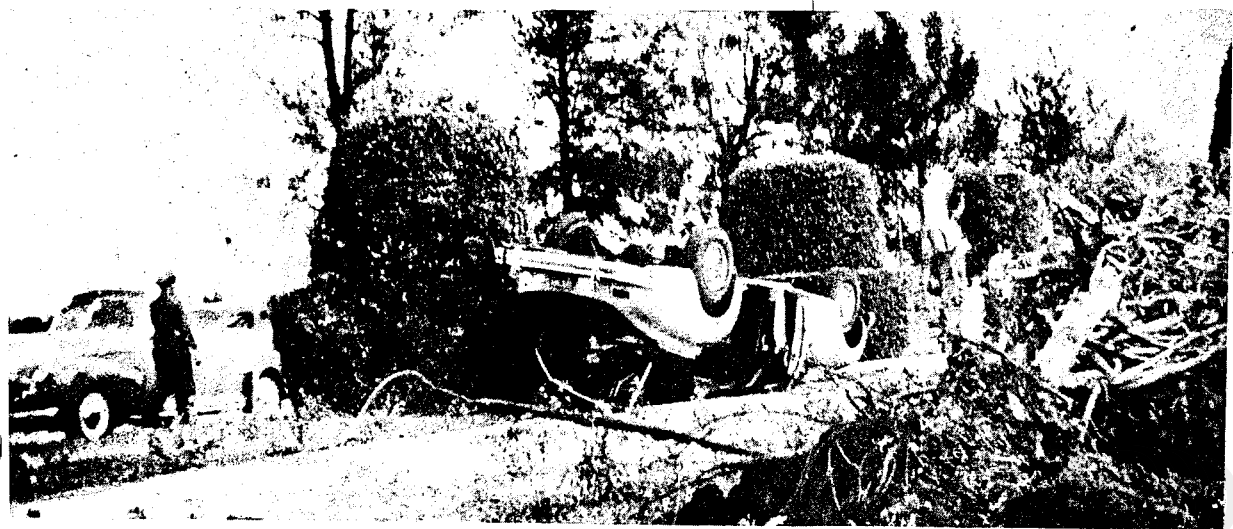
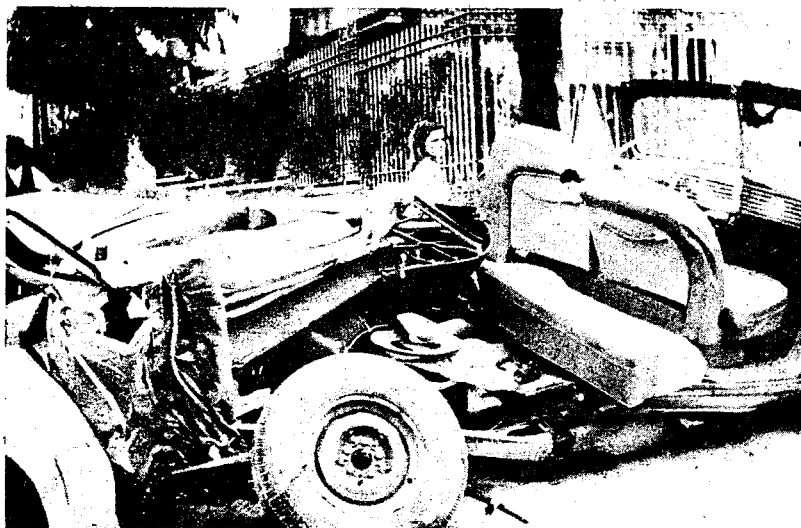
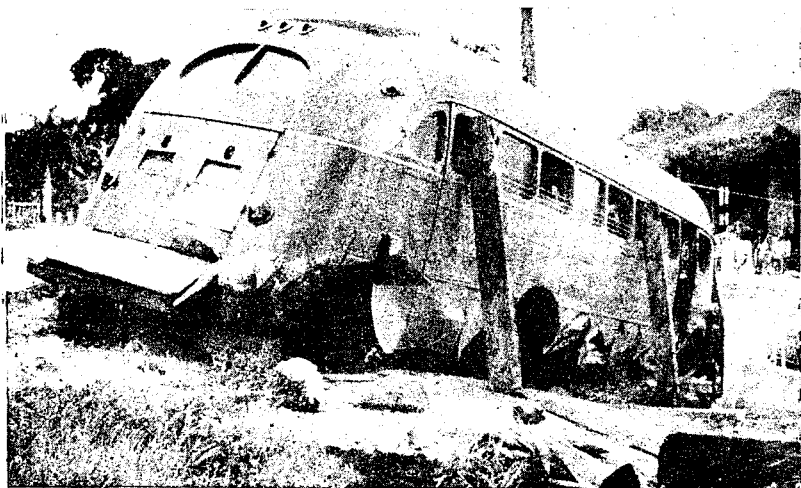
Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page.

**CUADRO NUMERO DOS
VEHICULOS ACCIDENTADOS**

Automóviles	1,126
Omnibus	220
Camiones	406
Ferrocarriles	35
Motocicletas	152
Bicicletas	26
Tracción animal	16
TOTAL	1,981

**CUADRO NUMERO UNO
ACCIDENTES DURANTE LOS PRIMEROS
DIEZ MESES DE 1954**

1) PEATONES:			
	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS
a) arrollados	1,121	195	983
b) caídos de vehículos en marcha	187	21	183
2) VEHICULOS:			
a) vuelcos	276	66	664
b) choques	825	81	1,824
TOTALES	2,409	363	3,654



Escenas como estas que por desgracia se ven a diario, son las que cuestan más de medio millón de pesos mensuales.

**PATRIMONIO
DOCUMENTAL**

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CUADRO NUMERO TRES

**COSTO DE LOS ACCIDENTES DEL TRANSITO
DURANTE LOS DIEZ PRIMEROS MESES DE 1954**

Automóviles accidentados (\$250.00 c/u) . . .	\$ 281,500
Omnibus accidentados (\$500.00 c/u) . . .	110,000
Camiones accidentados (\$350.00 c/u) . . .	142,100
Ferrocarriles accidentados (\$500.00 c/u) . . .	17,500
Motocicletas accidentadas (\$50.00 c/u) . . .	7,600
Bicicletas accidentadas (\$10.00 c/u)	260
Vehículos de tracción animal accidentados (\$25.00 c/u)	400
Gastos de funerales de muertos (\$50.00 c/u)	16,150
Resp. civil para los muertos (\$2,000 c/u) . . .	726,000
Gastos en atención médica, medicinas, hos- pitalización de los heridos (\$50.00 c/u) . . .	182,700
Salarios y emolumentos perdidos (a razón de \$5.00 diarios durante quince días para c/u de los heridos)	274,050
Gastos legales para abogados, procuradores, reclamaciones, etc., por cada muerto o le- sionado (\$10.00 c/u)	40,170
Costo de los accidentes que no ocasionaron muertos ni lesiones, pero sí daños a la pro- piedad (\$80.00 c/u)	3,484,800
TOTAL	<u>\$5,283,230</u>



1 9 5 5



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ARROLLADA UNA NIÑITA QUE AUXILIABA A UNA CIEGUECITA

La driver que conducía el auto, se dió a la fuga, dejando mal herida en la vía pública a la menor

La policía de Marianao practica investigaciones con el fin de identificar y proceder a la detención de la mujer que conduciendo un automóvil, arrolló a una menor que servía de guía a una cieguita, dejándola herida en plena vía pública, huyendo en el vehículo.

La menor lesionada se nombra Ana Cabrera Oliva, de 12 años, vecina de Línea 59, en Marianao, quien fué asistida en el centro de socorro de lesiones por el cuerpo, de pronóstico menos grave.

Informó la policía que la menor Cabrera Oliva servía de guía a la cieguita Eleuteria Hernández Cebrallo, de 46 años, vecina de Luisa Quijano y carretera del tejar Andrade y al llegar a Avenida Quinta y Avenida del Río Oeste, en la Playa de Miramar, un auto que era conducido por una mujer y a cuyo lado viajaba otra dama, hubo de arrollar a dicha menor.

La conductora del auto detuvo la marcha del vehículo y al ver

a la menor lesionada sobre el pavimento y a la cieguita víctima de una crisis nerviosa, trató de conducir las al centro de socorro, pero su acompañante la hizo desistir de ese propósito, optando, ambas por darse a la fuga. Poco después un transeúnte condujo a la lesionada al Centro de socorro de Marianao.

SE CAYO DE UN CAMION

En el hospital Calixto García fué ingresado presentando graves lesiones por el cuerpo, el obrero del departamento de Salubridad, Ignacio Tejera Zayas, de 48 años, vecino de Varona Suárez 9285, en Redención, quien había sido asistido de primera intención en el Centro de socorro de Pogolotti.

El obrero Tejera Zayas, según declaró a la policía, viajaba en el camión de recogida de basura número 4647, del cual hubo de caerse en San Francisco y llave al caer el vehículo, en un bache.

Handwritten signature and scribbles at the bottom of the page.



Rubén Ortiz-Lamadrid

El Tránsito Urbano

PARECE que ya empieza a regularizarse un poco racionalmente el tránsito en la ciudad de La Habana. Todavía existen esquinas cruciales (como las de Amistad y Dragones y Galiano y San Lázaro, por ejemplo) que están pidiendo a gritos los semáforos, pero ello no desmerita el esfuerzo realizado, porque dicha obra no puede ser labor de un día. Ahora le toca a los peatones y a los automovilistas, ya sean de carros particulares o de transporte, bien de carga o de pasajeros, cooperar con las autoridades, para que las regulaciones en vigor se cumplan, en evitación de accidentes.



RUBEN ORTIZ-LAMADRID

Los padres de familia, sobre todo, deben leerle muy bien la lección a sus hijos jóvenes, para que cuando cualquiera de ellos se pone al timón de un automóvil, no peligre ser humano alguno. A la juventud le gusta pisar el acelerador hasta la tibia, y si ello constituye una amenaza para el prójimo cuando los "muchachos" están sobrios, peor aún es cuando se han tomado unas copas. Procedentes de bares, clubs y cabarets, es usual ver salir, a distintas horas del día o de la noche, a una juventud muy alegre, con unos cuantos jaiboles en el cuerpo, en modo alguno apta para conducir el "coche", y que, sin embargo se posesionan del volante como si tal cosa, con tal desprecio para la vida de sus semejantes, sin que haya un guardajurado que los detenga y los mande en un taxi a dormir la "mona" en casa.

Hay que prever, para no tener que lamentar. Tal y como han llegado a ponerse las cosas en es-

ta ciudad de San Cristóbal de La Habana, con tanto imprudente suelto por ahí, es casi una tortura manejar un automóvil. Todo el mundo tiene prisa; el que más y el que menos quiere ir a la cabeza de la procesión en las nuevas avenidas principalmente, y el resultado es un zigzag constante entre las vías marcadas en el pavimento, que por verdadero milagro de Dios no reporta mil colisiones diarias.

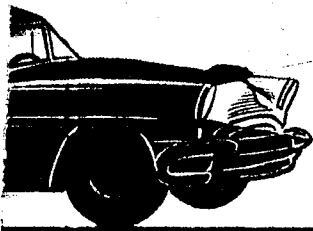
Claro está que en ello tienen mucho de culpa quienes se retrasan, marchando por debajo de la velocidad regular expeditiva que se permite en determinadas carrileras; lo que obliga a los que van detrás a invadir las áreas paralelas para eludir el embotellamiento que tendría lugar, y la fila india consiguiente, de permanecer a expensas del inconsciente que encabeza el desfile, a paso de cangrejo, como si se encontrara en un paseo de carnaval. Pero no siempre este es el caso. Ya un cuando lo fuera, nada justifica los cortes bruscos, de ese auto que de súbito se nos interpone en el camino, cuando menos lo esperamos, obligándonos a dar un frenazo cuyo chirrido se escucha en un kilómetro a la redonda.

La calle 23 en toda su extensión, como caso excepcional, debe ser muy vigilada. En ella los semáforos han sido colocados en las esquinas a una altura insuficiente. Cuando un ómnibus se detiene para dejar pasaje o recogerlo, oculta la luz completamente de la vista de los automovilistas, no importa la carrilera por donde vengan. Y el resultado de esta insuficiencia de altura, hace que, con frecuencia ya alarmante, se pasen los semáforos con luz roja inadvertidamente, con el enorme peligro de choque consiguiente con los autos que van a atravesar la avenida en línea recta o a doblar a la izquierda.

Este problema, a mi juicio,

quedaría solucionado en parte, casi totalmente, si las "paradas" de los omnibuses fueran a mediana de cuadra, que es donde realmente deben detenerse reglamentariamente para tomar o dejar pasaje. De todas maneras, y mientras a este asunto grave se le busca y se le encuentra solución por la Comisión de Tránsito, que no puede haberlo pasado por alto, hay que repetir que la calle 23 es una vía peligrosísima, para que agoten todo el capítulo de precauciones quienes lo transitan o cruzan, porque allí la muerte acecha a cada instante. En Línea, o Avenida General Batista, las cosas marchan mejor, porque los semáforos están en el centro, y su indiscutible visibilidad contribuye en mucho a que se les respete.

En lo que respecta al "parqueo" en la Habana Vieja y sus alrededores congestionados, yo no opino, como algunos, que debe prohibirse, y mucho menos, permitirse a base de cobrarlo, lo que no veo qué bien reportaría, como no fuera crearle al automovilista una exacción onerosa más, esta vez para nutrir los fondos de la alcaldía municipal. El "parqueo" del auto es indispensable, porque cuando llegamos a un lugar, no podemos llevarnoslo puesto en la cabeza, como si fuera un sombrero. Y el derecho de estacionamiento en la vía pública, ya bien lo pagamos al satisfacer el importe de la matrícula y sus impuestos colaterales creados últimamente, más los que pesan sobre el combustible y los aceites, ya que junto todo suma al año un buen pico. El problema del tránsito y sus accidentes no lo crea el "parqueo", sino la inconsciencia imprudente, tanto de esos señores comodones que marchan a veinte kilómetros, como de los "braveros" que como un bólido nos salen al paso por ahí; amén de la carencia de semáforos y señales, que también cuenta.



Reflector Automovilístico

por Carlos M. Gómez

VIVA MAS AÑOS MANEJANDO CUIDADOSAMENTE

La grave crisis del tránsito y sus consecuencias

Cada semana aparece en los periódicos, con destacados titulares, la escalofriante estadística sobre los accidentes del tránsito que conmueve a la doctora en medicina, señora Zahida García de Moya, la que, por su profesión, sabe valorar la vida humana.

A sus datos añade la señora de Moya ácidos comentarios sobre la bulia que parece predominar y que permite que las aterradoras cifras de muertos y mutilados se mantenga en un nivel creciente.

Estamos repasando las cifras de la semana comprendida entre el 15 y 21 de junio, que son: 60 accidentes, 13 muertos y 78 heridos.

Cuanto al lapso que va desde el 1 de junio a la fecha del cómputo en cuestión, o sea 21 días, el total era de 195 accidentes, con una secuela de 33 muertos y 256 heridos. Más de nueve accidentes por día, sin contar los que no tienen más consecuencias que daños materiales; casi dos muertos cada 24 horas y casi 14 lesionados en el mismo tiempo.

Una semana después, el 28 de junio, el total del mes alcanzaba 268 accidentes, con 47 muertos y 343 heridos. En junio, pues, hubo 11 muertos más que en mayo.

"Si esto sigue así, Cuba se va a convertir en un inmenso cementerio" añade la dama, que preside la Liga contra Accidentes. Y manejando los números fatídicos para apoyar sus temores muestra que en la primera semana de junio los accidentes fueron 70, en la segunda 65 y en la tercera 60; y que hubo, respectivamente, 92, 86 y 78 heridos. Su conclusión es que habiendo un ligero descenso en el número de accidentes y en el de heridos, en cambio aumenta el de los muertos.

La señora García de Moya atribuye todo esto al vértigo de la velocidad y aboga por la pronta vigencia del Código de Tránsito y por mayor severidad judicial en la sanción de las infracciones.

En su vigorosa apelación demanda que no se oculte la causa del accidente originado por la velocidad excesiva tras la excusa de deficiencias en los frenos o en la dirección.

"Es una vergüenza para nuestro pueblo civilizado el problema del tránsito... Lo que produce más pavor es que entre los muertos y heridos hay niños".

No sabemos si la señora de Moya, que es joven y tiene una personalidad fuerte, maneja automóvil. Porque, si bien se refiere exclusivamente a las consecuencias de los accidentes, enumera algunas causas; pero no aparecen entre ellas muchas que sin ser la velocidad provocan accidentes graves y sangrientos.

Entre ellas se destaca la manera incorrecta y a veces desafiante como guían algunos choferes; la irresponsabilidad de conductores de camiones de leche, de materiales y de recogida de basura, que fiados en las estructuras más resistentes de sus vehículos, se insertan en los cruces a capricho y sin tomar ninguna precaución, sin atender al derecho de vía, sin parar mientes en la situación del otro vehículo con el que se cruzan. Nada. Echan por delante sus mastodontes de hierro y que se estrelle contra ellos todo lo que circula. Fabrican los accidentes a la medida, porque por evitar el choque sobrevienen los cortes violentos del automovilista sobrecochado por la inesperada interposición, y el choque contra un tercero, mientras los verdaderos culpables siguen su marcha impasibles.

Y los que en vías de varias carrileras van por la izquierda y doblan a la derecha de improviso, forzando a los que marchan correctamente a lanzarse contra la acera, como hemos visto en más de una ocasión; y los que zigzaguean de una vía a otra, a lo que se creen con derecho, sólo porque han sacado el brazo para hacer una señal,



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

6

9

105

sin tener en cuenta si el que les sigue tiene tiempo de frenar para darle paso; y los que se lanzan por la izquierda robándole la vía al que viene y ante el peligro rehacen la maniobra a costa del que lleva su debido rumbo...

Por ejemplo, hace unas tardes, en San Lázaro, un chofer de esos que van siempre apurados y que creen que la calle es sólo para ellos, invadió la senda opuesta para adelantarse a la fila. Apenas dió un acelerón, se topó con un ómnibus que venía, por su senda, en dirección contraria. El ómnibus tuvo que "ciavarse" haciendo un cotel con los pasajeros que llevaba adentro y el chofer temerario comenzó a pugnar por perforar la fila que había abandonado. No ocurrió un grave accidente por milagro, pero el tránsito se embotelló en ambos sentidos, hasta que el desaprensivo sujeto pudo ubicarse.

La excusa de los frenos que "se fueron" o la dirección que se rompió, es cosa que se debe sopesar debidamente. Los frenos deficientes conllevan una responsabilidad que, lejos de atenuar el accidente constituye una agravante. Porque los frenos se pasan de repente en muy raras y contadas ocasiones. Primero avisan. Se siente el pedal flojo y el deber es revisar si falta líquido y si el sistema continúa, es indudable que hay una fuga que en algún momento reducirá a cero la presión hidráulica. Y en los frenos de aire lo mismo: el manómetro no es un adorno, sino un instrumento indicador de que las zapatillas de la bomba o los cierres del tanque de aire andan bien o mal.

La rotura de la dirección muchas veces ocurre a posteriori. El impacto del choque fractura el brazo Pitman o el pivote (king pin) de una rueda. En un vehículo bien revisado, todo esto puede advertirse a tiempo, porque se descubre la rajadura en el acero antes de que, por indiferencia, ocurra la rotura total.

Otros muchos accidentes se deben a la falta de seguridad de los ómnibus. Basta ver en qué condiciones transitan los de las rutas 78, 10, 28, 25, etc., que son verdaderas ruinas y si ése es su aspecto exterior, ya puede suponerse cómo andarán mecánicamente.

Los pasajeros de los autobuses están familiarizados con los escapes de vapor que suelen producirse en los primeros asientos izquierdos. Se debe ello al mal estado de conservación del sistema de enfriamiento, a defectos de la turbina del agua, sucia o tupida. Limpiar el sistema es fácil, pero según tenemos entendido consume un galón de limpiador de óxido que vale \$17.00. Es de presumir que igual descuido existe en cuanto a las demás partes vitales del vehículo, los frenos entre otras.

"Es una vergüenza el problema del tránsito", repetimos con usted, señora Zahida García de Moya. Pero no confie en que la panacea será el Código. Claro está que servirá de mucho, inclusive para educar, enseñando a la fuerza, a los que manejan vehículos. Pero existen regulaciones actualmente, que serían suficientes si hubiese un poco de sentido humano, de consideración y de respeto entre los que conducen. Aquí todo se hace de a porque sí, y esa es la principal causa de los estragos que estamos padeciendo.

Hace meses, cuando se promovió el asunto de los parquímetros, visitó La Habana un experto en la materia, verdadera autoridad en tránsito, porque ha intervenido, como representante de una firma constructora de esos aparatos, en la solución de los problemas del tránsito y del estacionamiento en multitud de ciudades norteamericanas. Y este señor guió un auto por las calles habaneras, sufrió "cañonas", pasó todos los sustos que tanto conocemos por acá, vió el desenfreno, la agresividad y el desparpajo de tanta gente con el volante en las manos; las calles tortuosas y estrechas, las filas de autos en la vía pública, la carencia de sitios donde situar zonas de estacionamiento y, después de decir que el tránsito habanero, a su juicio, no tenía remedio, volvió a coger el avión.

La realidad es que todo el mundo sabe lo que debe hacer, que a eso tiende el Código de Tránsito, pero no lo hace porque no le da la gana. Las señales que éste ordena, tienen, por lo tanto, más importancia que la que se les da. Pues una vez señaladas las vías preferenciales, los "cañoneros" quedarán en evidencia. Y cada accidente tendrá su sanción, porque aparecerá el culpable; no se podrá diluir entre las evasivas que hoy se le franquean. Habrá un derecho de vía, un derecho intangible y el que lo transgrede estará firmando su propia sentencia.

C. M. G.

Yolanda García 10/4

Los accidentes del tránsito

Por Eduardo de Acha

LA actualidad demanda nuevos comentarios cada día, en torno del progreso peligroso. Por aquí descenderíamos al escurriño de "La ciudad mecánica" de que habló Julio Camba, de la civilización industrial de que se ocupó un libro tan valioso como "El enigma del hombre" de Alexis Carrell como una vida precipitada—aquella civilización—, confortable y peligrosa. "Así morimos, nerviosos, histéricos y locos". Ese es el alto precio del confort y del lujo, del adelanto y del progreso. Pero eso ya lo hicimos al hablar del corto-circuito eléctrico en un trabajo recogido en nuestros "Ensayos jurídicos y sociales". Externamente frívolo el mundo actual dijimos entonces, su riñón es un ente de temibilidad gravitando sobre las dulzuras de la vida que él mismo proporciona.

Ahora me propongo citar algunas sentencias de la Sala de lo Criminal del Tribunal Supremo, y un resultado de conjunto de la labor que lleva a cabo la Caja de Resarcimiento. Es decir, vamos a contemplar por unos instantes cómo es que se vienen pagando entre nosotros en pena y en pesos, en sanción penal y sanción civil, los accidentes del tránsito, esa pesadilla, puesta de moda, de moda y de modo que no se quiere ir. Pero todavía—como previa—se ha de decir algo de la mentalidad soez, plebeya, de muchos choferes. Hace apenas dos meses abordé unos minutos escasos al doctor Manuel Martínez Escobar, ex magistrado del Tribunal Supremo y, sin dudas, el cubano que más libros de Derecho Civil ha producido, todos de nota y mención en la Bibliografía. Pues bien, nos despedimos (el Código del Tránsito no nos permitirá ya más conversar en una esquina) y al travesar la calle tal hombre, ya anciano, estuve alerta sobre sus pasos. Y así fue: un camión de reparto de carga, parqueado a sólo 2 metros de la calle transversal—cuando el reglamento exige 10—dió marcha atrás de pronto. Grité locamente y se detuvo. El magistrado cayó pero sosteniéndose debidamente con las manos en la acera y los pies aún en la calle. No fue tocado ¡de milagro! Pero eso no fue todo, aún tuvo que escuchar al chofer de un autobús que pasaba y se detuvo, creí que para interesarse por el accidentado e ileso. No, fue para gritarle con voz de megáfono: ¡Oye, viejo, por qué te metes contra el camión! Fui a visitar hace apenas una semana al doctor José Agustín Martínez el auto de alquiler que me condujo iba como una flecha. Le dije al "diver" que si siempre iba así, si había tenido accidentes y si la Policía y el Juzgado no habían tenido que ver con él. La respuesta hizo que me bajase unas puertas antes del bufete a

que me dirigía: "Siempre voy así, nunca me han cogido y mientras no me cojan gozo..."

Permitidme citar, en primer término, la sentencia 426 de 15 de diciembre de 1948. Aquí también se produjo un corto-circuito, pero lo interesante estriba en la condena al técnico mecánico que, dice la sentencia, "podía prever las consecuencias de permitir el tráfico del vehículo en las condiciones expresadas", esto es, encontrándose en mal estado y deficiente su instalación eléctrica por tener varios alambres pelados". Y a ello no obsta, sigue la sentencia, que la colocación de una materia inflamable cerca del motor y cables, eléctricos "no fue obra suya sino de otras personas (el conductor y el chofer) y sin conocimiento por parte del técnico mecánico aludido". La conducta es culposa, termina, como lo es, concurrentemente, la de los otros dos enjuiciados. La sanción fue de: 3 años de privación de libertad a cada uno. El balance de muertos y heridos en el incendio o siniestro fue extraordinario: 3 muertos y 17 heridos. No voy a pormenorizar las lesiones porque es horrible: desde la pérdida de orejas y cabellos hasta los dedos de una mano (quedó uno), cicatrices en la cara, deformidades notorias, etc.

Alérgense ahora los técnicos mecánicos que tanto embullo tienen con el Código del Tránsito. El Tribunal Supremo, como acabáis de ver, sanciona con años de prisión al que expide un certificado o tarjeta infiel en relación al estado del vehículo, si de ello se derivan accidentes culposos. Y si responde el chofer y el conductor, en su caso, también responde el técnico mecánico.

Menos rigor se muestra en la sent. 54 de 31 de enero de 1952. Regateaban dos camiones pertenecientes al Ministerio de Obras Públicas por la carretera. El balance mortal fue: 4 muertos y, además, lesiones graves y menos graves en 5 personas. La sanción: 1 año y 6 meses de prisión. Y mucho menos rigor se observa en la sent. 246 de 23 de marzo de 1951. Sólo 2 meses de privación de libertad en el caso de derribo de una farola del alumbrado público y muerte de 1 individuo "que caminaba con mucha dificultad" por estar enfermo. Debo hacer resaltar la tesis que aflora en la sentencia 338 de 16 de junio de 1952 y en el Voto Particular a la número 501 de 3 de noviembre de 1953: "Toca los límites del dolo eventual" la culpa del chofer del camión que produjo lesiones a un hombre de 65 años que marchaba por la linde de la carretera "con un saco de pan en uno de los hombros y una jaba en el otro", expresa el Voto Particular de dos señores magistrados inconformes con la sentencia que impuso una multa de 250 cuotas de 1 peso. Y en la sentencia 338,

citada, se casa la de la Audiencia y en vez de 2 años de prisión se imponen 6, por 5 homicidios, lesiones graves y daños: "Es incuestionable que el dolo eventual con que procedió el inculpaado hay que estimarlo en el umbral del dolo directo, y la culpa que prevé nuestro ordenamiento represivo tiene que ser considerada como lata a los efectos de determinar su entidad, por lo que la sanción de 2 años de prisión impuesta es harto benigna y procede imponer en su lugar una de 6 años de privación de libertad y 1 año de suspensión de la Cartera Dactilar". Fue un éxito del Ministerio Fiscal y de la acusación privada. Quién así se ganó 4 años en el Supremo a más de los 2 de la Audiencia manejaba por la carretera "con extraordinaria velocidad" precipitándose contra la parte posterior de un camión. Las 5 personas que murieron eran pasajeras del auto que conducía el procesado, y habíanle requerido para que aminorara la velocidad. El procesado, señores, sufrió lesiones de las que tardó en sanar 12 días "sin otras consecuencias".

Por un momento, ¡sólo por un momento! mediten los señores legisladores que esos son los hombres a quienes amnistian exigiéndoles tan sólo que cumplan la quinta parte de la sanción.

Con todo, hay que hacer ver a todo el mundo que la responsabilidad culposa no es el dolo, no es la perversa intención de hacer el mal. Pero el Tribunal Supremo está en lo cierto cuando columbra el dolo eventual. El caso último de la sentencia 338 merecía, en verdad una consideración así. Aquel chofer tenía el "afán de llegar en el menor tiempo posible a La Habana" (de Herradura a la ciudad de La Habana en hora y media). Una conducta culposa en principio, puede derivar dolosa. Es un dolo menor que la perversa intencionalidad, pero mayor que la culpa lata (grave) que fuere. El hombre ya no piensa y espera que el resultado desgraciado no se produzca. Hay un paso más: llegaré a la hora que quiero y si ocurre una desgracia, que ocurra. Es un fondo egoísta. No quiere, no desea la desgracia todavía, pero no está ya en la imprudencia—que es la irreflexión o es la reflexión torpe del chofer que me condujo al bufete del doctor Martínez—. Aquel otro acepta las consecuencias, sólo las acepta, no las quiere, Pero no le son tan "caras" como para impedir que él llegue pronto a su destino. "Ha preferido ejecutar la acción que evitar las posibles consecuencias de la misma". Y esto es dolo, siquiera sea eventual. Y más que culpa, cuya especie supone juicio y voluntad de evitación, torpe o imperfecto que fuere.

Dejaré para un próximo artículo lo relativo a las indemnizaciones y pensiones pagadas y pagaderas por la Caja de Resarcimientos.

LA SEGURIDAD
PUBLICA

Técnico

en tránsito explica las
causas de los accidentes

**Sugiere medidas para evitar-
los. En aumento cada año.
Cuadruplica los de Cuba a
los de EE. UU. Sanciones.**

En relación con el accidente ocurrido el pasado domingo en la carretera central, cerca de San Pedro de Mayabón, provincia de Matanzas, el presidente de la Comisión de Tránsito y Transporte del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, ingeniero B. Moas, ha dirigido una carta a nuestro director, Santiago Claret, en la que expone, entre otras cuestiones, las causas que provocan los accidentes y las medidas que a su juicio deben aplicarse para remediar esta situación.

La carta del ingeniero Moas es la siguiente:

"Dr. Santiago Claret,
Director de INFORMACION.
Habana.

"Estimado señor Director:

"Nuestra prensa capitalina reportó ampliamente el trágico accidente ocurrido el 10 de este mes en la Carretera Central, cuando un ómnibus de pasajeros se telescopió 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 Transportes; 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 aumen-

tos 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 aquéllos 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.

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

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

"1) El estacionamiento 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 aquél 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 responsa-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ble 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 transitan 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?

FACTOR DE REPULSION

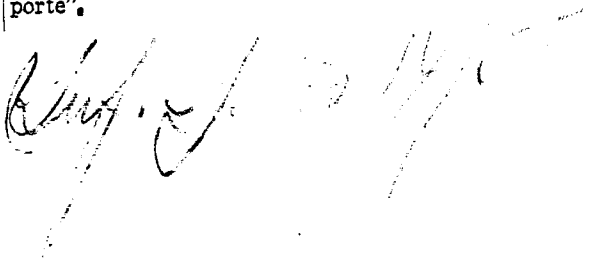
"Nosotros sabemos, conocemos y hemos comprobado que a través de los años los distintos ministerios y dependencias del gobierno han tratado de coordinar sus esfuerzos por disminuir los accidentes del tránsito. También hemos experimentado que unas veces se les acaban las dificultades al mal uso de la Cartera 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 aquéllos que sean culpables. A nuestro juicio esta 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, ingeniero B. Moas, presidente de la Comisión de Tránsito y Transporte".



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 amínorar 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 permiten 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.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

2)

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 10/1/55



BLANCOS

CORTESIA MOTORIZADA

Por LUIS AMADO-BLANCO

(De la Redacción de
INFORMACION)

Ahora que se va a poner en vigor el Nuevo Reglamento del Tránsito, yo quiero hablar de la Cortesía. No se trata de poner en práctica aquel famoso método con el que nuestros tios aprendieron lenguas e x t r a ñ e r a s . Aprendizaje originalísimo para ir entrando en el misterio de las palabras de otros idiomas por el camino del absurdo: "¿Tiene usted el libro de mi Hermana?" —"No, pero tengo las zapatillas de su Tía". De ninguna manera. Pero yo, que soy tal vez por madura edad un tanto escéptico, me da ahora por creer muy poco en la efectividad de las leyes públicas, y tener fe en las leyes privadas, aquellas que por hábito forman parte consubstancial de nosotros mismos. Por mucho que proteste la actual pedagogía, por mucho que ponga el grito en el cielo la moderna psicología, es una realidad dolorosa que "la letra con sangre entra", y si no con sangre precisamente sí con autoridad y con castigo. Si esto no fuera así la policía y los ejércitos estarían de sobra en la paz paradisiaca de este mundo. Por lo que doy en suponer que mientras los encargados del debido cumplimiento del Tránsito cumplan celosamente con su misión, el terrible porcentaje de accidentes, que a todos nos asusta, bajará algo, tal vez lo suficiente para sentirnos reconfortados con las drásticas medidas, pero jamás lo debido para que salgamos a la calle con la tranquilidad del paseante motorizado de un país respetuoso y comedido, como en Inglaterra pongamos por ejemplo.

Que me perdone Isidro Méndez, tan fiel guardián de los puntos y comas de Martí, pero aquello de que "nuestro vino es amargo pero es nuestro vino", que dijo el Apóstol, estaba muy bien para el fiero patriotismo de la guerra, pero no para la armonía de la paz y por lo tanto para el amoroso intercambio internacional de los productos. Yo estoy muy contento, muy satisfecho y muy orgulloso de haber llegado



a ser cubano con todo deber y todo derecho, de que mis hijos lo sean por nacimiento, pero esta felicidad no me ciega hasta dejar de comprender que los ingleses, a fuerza de tradición y por lo tanto de las empolvadas pelucas de sus jueces, a fuerza de fineza y de buenos modos, a fuerza del ejemplo de sus gentlemen característicos, han llegado a formar el pueblo más pueblo del orbe, cada cual en su sitio y la cortesía y las buenas maneras por el medio como razón suprema de coexistencia feliz, nadie más allá de sus deberes para que los derechos individuales no sufran con el roce. Por desgracia, desde hace unos veinte años para acá, desde la revolución contra Machado —para ser más precisos— no sé por qué causa misteriosa, nos hemos empeñado en practicar la chabacanería y los modos de la selva, cada cual sintiéndose rey y señor de los destinos de la calle. "De raza le viene al galgo", dice el refrán. Y como quieras o no quieras somos hispánicos y por lo tanto discosos, con una innata tendencia hacia el anarquismo, esa terrible moda del "sálveme yo y húndase quién sea", nos está llevando hacia el desastre cotidiano de por lo menos treinta y cinco muertos al mes en los accidentes del tránsito. Claro que los norteamericanos tienen también su culpa, venga de fabricar potentísimos motores para el mucho consumo de la gasolina y para el aplastamiento al primer descuido; pero lo más importante, por donde anda el quid del asunto es la falta de cortesía motorizada, mucho más patente aún que la falta de cortesía a pie, con las manos en los bolsillos. Hace unos ventidós años, nada menos que Don José Ortega y Gasset publicaba en su famosa "Revista de Occidente", un hondísimo trabajo sobre las fatales consecuencias que la ausencia de buenas maneras acarrea al género humano. No se trata de lucir, sino de convivir, de hacernos agradable la vida, evitando, por lo menos, el andar por la existencia dándonos pisotones; de no echarnos el automóvil encima por ganar unos segundos con una prisa que sólo puede conducirnos hacia la muerte. Hasta en nuestra actual insensatez se habla de la razón, del derecho, del "me ampara la ley", aunque esos supuestos fallos ajenos hayan sumado otro accidente mortal en la vía pública. Si en vez de todas esas bárbaras maneras de pensar practicáramos el "pase usted primero, no faltaría más", las calles de la República serían una delicia y llegaríamos a nuestro trabajo con unos segundos de re-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

7

21

traso, y París bien vale una misa. Unos segundos tan solo, pues los últimos experimentos hechos en la Babel del Norte han demostrado, hasta la saciedad, que de ir como locos de un lado al otro de la ciudad faltando a todas las leyes, a ir con toda mesura, suponen únicamente unos segundos, quizás minuto y medio en veinte kilómetros capitalinos. En resumen, nada. Un poco de arena que se lleva el viento al lado de la seguridad de nuestras personas.

Por fortuna no estamos dejados de la mano de Dios. Cada día encuentro por ahí más caballeros, más hombres y mujeres que han reaccionado ante los problemas del tránsito con la sencilla práctica de la buena educación y de los buenos modos. Pocos aún,

pero los suficientes para predicar con el ejemplo. Los suficientes para enseñarles a esos insensatos de la velocidad y del "yo primero", de la brava selvática, que se gana mucho más yendo el último en la fila. Si no se dan cuenta de las ventajas, venga la ley sobre sus cabezas. Y si aún esto resulta pobre para su irracionalismo, entonces pongamos el asunto en manos del Ministerio de Salubridad. No sólo de pan vive el hombre. No sólo de in-

fecciones debe preocuparse el Médico Rector de nuestra Salud Pública. Andamos por los bordes de la psicosis colectiva, del vértigo, de un proceso maligno de la hipertrofia del yo motorizado, y entonces, vive Dios, que se precisa de un adecuado médico tratamiento, en el que por si acaso, no se debe olvidar la descalificación y la ruptura de las carteras dactilares, por aquello de que los enfermos deben tener sus limitaciones.

Alfonso...

Código de Tránsito

DIJIMOS ayer cuánta es la importancia de la publicidad a los fines de educar y orientar al pueblo en los problemas de la salubridad pública. Fué a propósito de la visita del Ministro doctor Recio. Hoy vamos a referirnos a otra visita y a otro problema en el que la necesidad de la educación colectiva no es menos perentoria para garantía y seguridad de la vida ciudadana: la de la Comisión Nacional de Tránsito para informarnos de la próxima vigencia del nuevo Código sobre esta materia.

El problema del tránsito se ha ido haciendo pavoroso. No pasa día sin que ocurra algún accidente en el que pierden la vida bien los ocupantes de los vehículos que chocan, bien algún peatón. De nada han valido las advertencias, las conminaciones. La imprudencia de algunos conductores de automóviles campea por todo lo alto e incluso hay quienes manejan en estado de embriaguez. El porcentaje de choques, volcaduras y arrollamientos crece, según demuestran las estadísticas del Consejo Nacional o de la recién creada Liga contra Accidentes. Y lo lamentable es que muchos de esos hechos pudo haberse evitado con un mínimo de prudencia. Hay, desde luego, accidentes que podrían calificarse de ineluctables. Pero otros muchos ocurren porque los conductores no tienen noción del valor de la vida ajena. La cuestión es pasar primero que los otros en cada cruce, en cada vía. Y a veces ni siquiera el objetivo es llegar antes sino atropellar el derecho del prójimo por mero gusto, en ese alarde tan propio de muchos cubanos para quienes sin duda se hizo aquella frase de: "después de mí, el diluvio".

Ya comentamos alguna vez esta prisa que siente el cubano por llegar por pasar, en todos los órdenes de la vida, antes que los otros. Así el problema de los accidentes deja de ser una mera cuestión de dificultades del tránsito para convertirse en problemas de temperamento, de idiosincrasia. La Comisión de Tránsito ha de luchar contra ese prurito del privilegio, del yo primero, que parece ser la tónica de un gran núcleo de ciudadanos. Y ello exige que a la promulgación del nuevo Código, el próximo seis de agosto, siga una persistente campaña de divulgación y educación. Ahí entra en inacción, naturalmente, la prensa.

Inflexibilidad en la aplicación de las disposiciones del Código y campaña educacional a través de la prensa, son pues, las claves del buen éxito del empeño que van a acometer el Ministro del Transporte señor Mario Cobas y la Comisión de Tránsito integrada por los señores general Eulogio Cantillo, Napoleón Leyte Vidal, Marcial Torres, Irving Beck, Hardy L. Spatz, coroneles Martín Pérez, J. Rubio Baró y Juan T. Ledón, y capitán Ricardo J. Pérez. Inflexibilidad, porque como quede una brecha por la que puedan pasar los que se suponen investidos de privilegios, el fracaso es seguro. Para ello es preciso, desde luego, que cada disposición del Código sea producto de detenido estudio presidido por la más estricta técnica y competencia en la materia. En cuanto a la divulgación de ese contenido la cooperación que los comisionados reclaman de la prensa no habrá de ser regateada a fin de lograr que, efectivamente, la vida ciudadana quede garantizada contra la irresponsabilidad que actualmente llena de luto tantos hogares.

Mario Cobas



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DRAMA, COMEDIA O SAINETE

Por LINCOLN E. BRITO
(Colaboración exclusiva para
INFORMACION)

"ALGO SOBRE EL NUEVO CODIGO DE TRANSITO"



Estamos próximos a la vigencia del nuevo Código del Tránsito. Hay embullo con esa legislación. Raro es el día en que los periódicos no se ven obligados a mencionar reuniones, advertencias, visitas, etc. de los señores que componen o integran la Comisión Nacional de Transporte. Podríamos afirmar que a fuerza de tantos retratos de los mismos, han llegado a hacerse más conocidas sus siluetas que aquellas de "Pancho y Ramona".

De esto se deduce que si el Código del Tránsito no diera el resultado que se espera, a lo menos ha servido para hacernos familiares a los distinguidos miembros de la Comisión.

Es viejo el famoso pensamiento del filósofo chino Lao-tsé que afirmó que "cuantas más leyes, ordenanzas y reglamentos se tengan, más incitaciones habrá para delinquir". De esto pudiéramos deducir que sería más aconsejable tomar cuantas precauciones fuesen posibles en evitación de los accidentes, empezando por tener el mayor rigor para conceder las carteras o licencias de choferes, analizándolos física y mentalmente en forma periódica, y, además —como es natural y lógico— proveyéndonos de una policía preparada y consciente de sus deberes para con la sociedad, lo que equivale a decir que sepa que el uniforme no es para algo más allá del interés social; que nunca puede ser confundido con el suyo propio ni con sus pasiones. Esta parte es muy importante.

Hay otra que no debemos relegar al olvido: la confianza que procede inspirarse a los agentes del orden en sus cargos, es decir, en que no quedan sujetos al capricho de un jefe o de personas influyentes. Quizá sea esto lo primordial para que sean menos los accidentes, lo que supone que desaparezcan las chapas "tabús", con toda la impunidad que ofrece la irresponsabilidad.

Por otra parte nos encontramos algo que no se puede silenciar: el derecho innegable a conceder zonas de parqueos "efectivas" a determinados comerciantes o señores que gocen de algún predicamento, ¡váyase a saber por qué causa!

Y sobre lo dicho nos encontramos que cada policía, teniente, capitán, etc., autoriza el estacionamiento de automóviles caprichosamente, lo que se convierte en un verdadero semillero de infracciones propiciadas por los mismos llamados a evitarlas

El Código de Tránsito nace cojo en orden constitucional: nos referimos a la Cuarta Disposición Transitoria que estatuye el pago voluntario de multas para las infracciones leves, y a las cuales la Corporación Nacional de Transportes establecerá el importe o ascendencia de la misma dentro de los límites del sistema de cuotas, quedando al Juez Correccional la atribución de admitir o no el importe o cuantía de la multa al momento de dictar la sentencia. O dicho en otros términos: al juez le toca poner en forma de sentencia judicial lo que a los señores de la Corporación les ha parecido lo justo, acertado o conveniente. De lo que resulta que el juez viene a ser un amanuense a quien se le permite opinar en ciertos casos, y... ¿de la independencia del Poder Judicial, qué?

Bueno es advertir que el Código de Tránsito no ha sido redactado por letrados, según se nos informa. Y es de creerse. Además se nota que a ese Código no se ha aportado la experiencia de ningún juez correccional, que en algo hubiera servido el aporte que pudiera facilitar.

A nosotros nos satisface haber contribuido —por trasmano— a variar la competencia de las contravenciones teniendo en cuenta el lugar donde se cometen, y no como hasta ahora en atención al domicilio del infractor, que era tanto como dejarle al que se situaba fuera de la ley el que escogiera el juez o tribunal que habría de juzgarle.

No olvidemos que las leyes no son buenas ni malas, sino los hombres que intervienen en su aplicación. Ahora, con esa modificación de la competencia, hemos dado "un pasito alante" como dicen los señores de los ómnibus.

Después del día seis de agosto, sólo queda esperar los resultados.

TRANSITO

Por GUILLERMO MARTINEZ MARQUEZ

CUANDO hablamos del tránsito, nos referimos al tránsito de vehículos por las vías de comunicación públicas, a propósito de la vigencia del nuevo Código, señalada para mañana, seis de agosto; pero el lector pudiera sospechar, también, que queríamos aludir al retorno a la patria del ex presidente doctor Carlos Prío Socarrás, fijado para la misma fecha, y a su significación, como tránsito hacia la plenitud democrática y a la pacífica convivencia de todos en la patria de todos.

Pero el tiempo concede cierta pretación al cuerpo legal que regulará la circulación pública en el territorio nacional, a partir de las doce de la noche de hoy, mientras el regreso del doctor Prío y sus acompañantes no se realizará hasta las diez de la mañana del sábado, es decir, justamente diez horas después del anterior acontecimiento. Como en nuestra glosa de ayer, nos referimos ya al significado del retorno del ex Primer Magistrado de la República, en el futuro político nacional, podemos ceñirnos hoy a las regulaciones del tránsito, y dejar para nuestra siguiente edición las consideraciones naturales al otro suceso, que será, sin duda, cuestión más viva, y por lo tanto, más periodística, en esa fecha.

No vamos, desde luego, a tratar siquiera de analizar someramente las normas legales del tránsito de vehículos y peatones. Queremos subrayar un aspecto de la cuestión más importante que los preceptos en sí. Porque, más importante que la letra muerta de cualquier legislación, tiene que resultar siempre su aplicación, es decir, su cumplimiento. Por muy buenas que sean las reglas, si los que han de seguirlas las desconocen, o las olvidan, y los encargados de vigilar, y exigir su vigencia, no lo hacen, habremos perdido el tiempo, y nadie podrá evitar la anarquía, con su secuela de choques, vuelcos, arrollados, muertos, heridos, etc. En cambio, si las reglas se cumplen — por muy deficientes que sean — producirán, cuando menos, cierto orden, que naturalmente se traducirá en benéficos resultados y allanará la tragedia en que vivimos todos los que tenemos que salir a la calle, lo mismo en vehículos que a pie.

Después de la vigencia legal del Código, lo más importante a nuestro juicio es su conocimiento general, e inmediatamente su cumplimiento. Si todos nos aprendemos las nuevas reglas, y nos hacemos el propósito de recordarlas y cumplirlas, casi no hará falta la vigilancia y exigencia de su cumplimiento de parte de los cuerpos de seguridad.

Claro que, en el camino hacia la normalización del tránsito, todavía nos queda un largo trecho. Precisa completar el sistema de señales — en lo que ciertamente hemos adelantado de manera apreciable en los últimos meses —. Y es necesario, también, abrir nuevos espacios al estacionamiento adecuado, en los sectores más congestionados de la ciudad.

Sólo así podremos llegar a reconocer, en el futuro, que la de mañana será una fecha de significación, digna de ser recordada en los anales de nuestro tránsito, uno de los más difíciles que he tenido oportunidad de conocer en mis prolongados recorridos por las principales urbes americanas.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

¿Qué Opina Ud. del Nuevo Código...?



Protegerá a los peatones en estado de indefensión. Dice.

Estamos a cinco días justos del en que, durante el presente mes de agosto —octavo del año a que asistimos—, entrará en plena vigencia el recién promulgado Código de Tránsito, acaso la legislación mejor acogida por la ciudadanía sin embargo de las críticas que no pocos hicieron de su texto hasta hace pocas semanas a decir verdad. Decimos que se trata de una medida bien acogida por la sociedad, encarnación cabal de la ciudadanía, porque ella viene a regular el tránsito y da seguridad a los peatones que permanecieron de antiguo casi desamparados, sin la debida protección a que el Estado viene obligado prestar a todos. ¡Tantos accidentes a que hemos venido asistiendo, puede afirmarse sin la menor de las exageraciones, sembró la alarma y mantuvo, subsecuentemente, en franca guerra de nervios a miles de ciudadanos expuestos a que les ocurriera lo que a otros muchos: verse atacados en su integridad física por la desaprensión de unos, la estulticia de otros, la imprudencia de no pocos y la irresponsabilidad de diversos otros.

Transitar especialmente por la Habana, tanto como tener que atravesar las grandes avenidas y carreteras, constituía un peligro inminente, al punto de que no faltaron quienes, entre humor y severa verosimilitud, dieran en reiteradas ocasiones que "para echarse a caminar por esas calles, avenidas o carreteras, era necesario proveerse de una póliza de seguro para tener algo que dejar a sus causahabientes, en caso de fatal deceso" y, casi casi, no faltó razón a quienes tal aseveraron.

Lógicamente, teníamos que esperar que se hiciera algo por los poderes públicos; sobre todo, teniendo en cuenta que no valió ni la acción de la Liga Contra los Accidentes ni la reiteración de esos sucesos fortuitos. Las estadísticas que hemos venido ofreciendo a los lectores, de tantos acaecimientos desgraciados por virtud de la balumba de accidentes, llegó a rebosar la copa de tal suerte, que no quedó más remedio que darse a la tarea de promulgar un Código conteniendo fuertes sanciones y regulando con más rectitud el tránsito entre nosotros.

Y ahora que estamos cerca, a cinco días repetimos, del que en que empieza a regir el Código o Ley de Tránsito, hemos querido, para continuar en nuestro empeño de mantener, para ilustrar a los lectores, captando el parecer de cada ciudadano —de quien nos topemos en nuestros trajines reporteriles informativos—, respecto de la legislación en que nos ocupamos.

Conviene hoy, aprovechando la coincidencia de encontrarnos con una de las figuras más conocidas del Poder Judicial, un hombre consagrado a la recta interpretación y aplicación de los preceptos, de claro contenido, de nuestras legislaciones ordinarias, jamás desviado, por ningún motivo ni causal, de las prácticas que aconsejan el limpio desenvolvimiento en la vida. Hemos hecho referencia al doctor Santiago Mencia y García, de historial y ejecutoria cimeros por su moral, esclarecido talento y acentuada cultura jurídica. Un hombre nacido para juez, porque sabe y puede producirse como tal con manifiesto apego a la Justicia que siempre administró con entereza y reflexividad a un tiempo mismo.

Del doctor Santiago Mencia García, son las palabras que al tiempo de tomar su auto nos expresó, respondiendo a nuestra inquisitiva:

"Tengo para mí que el Código o Ley de Tránsito constituye un verdadero paso de avance en nuestra función estatal y que, por lo mismo, su vigencia, que habrá de iniciarse el próximo sábado, día 6. De su recta aplicación se dependerá que disminuyan notablemente los accidentes del tránsito. "Faltó segundo —añade el doctor Mencia—, que los miembros del Poder Judicial aplicaran con rigor esas disposiciones contenidas en ese cuerpo legal que entrará en vigor, pues hasta se ha designado un Delegado Fiscal especialmente para que se persone y actúe en las incoaciones de causas que se inician en cada caso especial. Además, protegerá a los peatones que están casi en estado de indefensión a virtud de las imprudencias de los que guían vehículos motorizados de todos los tipos y, a su vez, brindará plenas garantías a los pasajeros de omnibus. Por último, considero que el respeto que invade la repetida legislación ordinaria, haráaminorar en mucho el exceso de velocidad que, como enfermedad, venen pedeciendo tantos choferes en la República, causantes de tantos y tan lamentables accidentes".

ARMANDO CANALEJO

LA J. IS DE 1923

BY THE BOARD OF DIRECTORS

DECLARACION DE PATRIMONIO DOCUMENTAL

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Editorial

Los Peatones y el Tránsito

HEMOS recibido un carta en que alguien que firma civicamente "Liborio" reacciona en forma descompuesta contra los comentarios que bajo el título "Otra vez sobre el Código del Tránsito" hicimos aquí mismo no ha muchos días. Interpretando que en los mismos "se arremete contra los peatones como los más culpables de las infracciones". nuestro airado corresponsal dice que "no nos hemos enterado de los múltiples accidentes producidos exclusivamente por vehículos"; que "no sabe si al ver las muchas muertes causadas por los choferes, se nos ocurrirá responsabilizar de ellas a los peatones"; que le "lucimos todo un señor atacado de un complejo de superioridad a quien los peatones estorban en su tránsito por la ciudad", y finalmente, nos aconseja que "compremos una isla para nuestro uso personal".

No valdría la pena responder a tales exabruptos puesto que, básicamente, son anónimos. Pero como revelan un estado de opinión generalizado entre los peatones, y al firmar "Liborio" el autor de la carta parece pretender asumir la representación de los mismos, respondemos gustosamente que sólo la lectura festinada y la subsiguiente incomprensión de nuestros comentarios pueden llevar a la errónea interpretación que les da "Liborio". Arremetimos contra los peatones, en efecto; pero con la autoridad que nos da el haber señalado anteriormente las faltas y culpas de los automovilistas, de quienes, en el mismo comentario, dijimos que "no cabe duda de que resultan las más veces culpables de infracciones". No hay, por tanto, unilateralidad ni injusticia en nuestro juicio; hemos medido—y seguimos midiendo—con la misma vara a peatones y conductores de vehículos.

Jamás podríamos excusar los excesos de

éstos ni olvidar los múltiples accidentes y las muchas muertes de que son causantes. Pero el más elemental sentido de la justicia obliga a señalar que no siempre la culpa es de ellos en esos accidentes y esas muertes; que en muchas ocasiones—más de las que debieran ser—los causantes son los peatones con su imprudencia, su descuido y sobre todo—no tenemos empacho en repetirlo—ese desventurado sentimiento de impunidad que parece crear en ellos su situación de inferioridad; que les lleva a forjarse la idea de que las regulaciones del tránsito sólo se han hecho para los automovilistas; que los peatones no tienen que preocuparse por ellas y que, por tanto, son los automovilistas, necesariamente, los únicos causantes de accidentes.

Señalar eso, que todo el mundo puede advertir; enumerar las infracciones que cometen los peatones—habiendo señalado y condenado ya las imputaciones a los automovilistas—; poner de relieve otra verdad: que las culpas de éstos son más visibles y más fáciles de castigar puesto que, para transitar, están obligados a poseer un documento—la Cartera Dactilar—que no se exige a los peatones, no puede ser tomado como indicio de un complejo de superioridad respecto de estos últimos—salvo que él pensar eso no sea más que la prueba de otro complejo: el de inferioridad que ya señalamos en los peatones. Sólo por efecto de ese complejo, de esa idea de que el peatón, por ir a pie, no tiene por qué preocuparse por las regulaciones del tránsito; de que es el automovilista, por ir en un vehículo, el único que tiene que tomar precauciones, el único que causa accidentes, se explica la reacción epistolar que hemos querido comentar tanto para aclarar conceptos como para reafirmarlos.

Handwritten signature or scribble



1 9 5 6



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Por Octavio Jordán

-Cosas que Mucha Falta nos Hacen

Muchas personas hablan de la "ineficacia" del Código de Tránsito, de la falta de calor oficial a las medidas que recomienda la Comisión Nacional de Tránsito, de la ausencia total de marcas, signos y señales, del poco caso que hacen los vigilantes a infracciones flagrantes del automovilista promedio, en fin, todos echan la culpa de nuestros males a estas y otras causas más o menos parecidas. Y quizás no les falte razón para opinar así. En muchos casos es cierto, pero, ¿se ha fijado usted en "costumbritas" como éstas?

1.—¿No ha visto cómo nos "braveamos" en las esquinas para pasar primero?

2.—¿No ha sentido a ese malcriado que le sigue con la mano pegada al claxon haciéndonos la vida imposible?

3.—¿No ha visto ese tipo que maneja "a la zurda" por calles, carreteras y avenidas, como si toda la vía estuviera a su disposición?

4.—¿No ha sentido que casi le arrancan el guardafango de su auto cuando al salir de un estacionamiento disciplinadamente, hace la señal de salida y le tocan el claxon desde la mitad de la cuadra para hacerlo desistir con un susto de mil demonios?

5.—¿No ha visto ese "fanfarrón" que saca la mitad del carro por las transversales para obligarlo a un súbito frenazo que le permita pasar primero?

6.—¿No ha sufrido ese chofer de alquiler que se detiene en medio del tránsito para cambiarle cinco pesos al pasajero que deja su auto? ¿Por qué no pagan durante el viaje, y no en el momento de bajarse?

7.—¿No ha visto cuántas filas se forman a la entrada o salida del puente de Pote cuando éste queda cerrado momentáneamente para el trán-

sito fluvial del río Almendares? ¿Por qué no forman una sola y ordenada fila, si más tarde sólo podremos pasar de uno en fondo?

8.—¿No ha visto los ómnibus dejar el pasaje en medio de la calle obligándole a cruzar la raya amarilla en las avenidas de doble vía?

9.—¿No ha visto autos oficiales, o particulares, manejados por miembros de las fuerzas armadas, estacionarse impunemente donde está prohibido al resto de los ciudadanos? El Encanto, la casa Oscar, Fin de Siglo, La Epoca, calle Linea, 23 y en varias zonas de "no autos".

10.—¿No ha visto esos zigzagueantes choferes que cambian de lane en el Malecón con una "alegría" digna de un buen encontronazo? Pero los muy bárbaros, en vez de hacerlo contra el duro muro del Malecón, lo hacen con algún infeliz que a lo mejor marcha ordenadamente manteniendo su lane todo el tiempo.

11.—¿No ha visto cómo el "cuidador oficioso" le amarga la vida a todo el mundo, sin que nada ni nadie tenga la suficiente influencia para quitárnoslo de arriba?

12.—¿Y qué me dice de ese "boteo" por nuestras principales calles, precisamente a la hora de mayor congestión?

Pero podríamos relacionarle cincuenta o más de esas "costumbritas" que tiene el chofer criollo dentro del tránsito, las que en nada tienen que ver con el mejor o peor funcionamiento del nuevo Código. Por eso, cuando oigo hablar de su ineficacia, pienso en que sería mucho mejor para todos que tratáramos de corregir toda esa impaciencia, escándalo e incorrección que exhibimos en trance de conducir un automóvil, ¡ya veríamos como inmediatamente el Código respondería a las mil maravillas y todos sufriríamos menos en esta Habana dichosa!

¡Que nos sirva de ejemplo Cienfuegos, allí sí hay civilización automovilística, amigo!

Marta



Editorial

M. M. M. M.

La Anarquía en los Transportes

POR el decreto 1535 del 7 de junio de 1935, se designó una Comisión Especial presidida por el Primer Ministro para que, asesorada de personal técnico, rindiera un informe al Ejecutivo acerca de las medidas que deben adoptarse para "normalizar y racionalizar el sistema general del transporte". El plazo de seis meses que se le señalaba en dicho decreto ya ha vencido, sin que pudieran rendir el citado informe.

Creemos que es de importancia para la economía nacional la regulación de los servicios de transportes, de manera que rindan al país los beneficios que se derivan de los sistemas de comunicaciones bien organizados. Hay actualmente gran confusión con respecto a las obligaciones que las empresas tienen contraídas con el Estado, y ello se traduce en anarquía, al amparo de la cual prospera la competencia desleal. La consecuencia de ello es que, sin obtener de los sistemas de transportes los beneficios económicos que éstos deben producir, se están causando a las empresas responsables daños cuantiosos.

Las carreteras, por ejemplo, son consideradas en el orden económico como "capitales fijos", que el Estado debe cuidar y mantener en constante buen estado. Se hace indispensable, por tanto, que sea regulado su uso en lo que a vehículos de carga respecta, pues es sabido que estos vehículos, por su tamaño, tonelaje, etc., originan un desgaste y deterioro de las carreteras que debe ser resarcido.

Con el objeto de someter las carreteras al tratamiento que exige su condición de bienes económicos, sería aconsejable la creación de un organismo autónomo con facultades para entender de todo lo relacionado con los medios de transporte, su inspección, velocidades, peso y medidas de los vehículos: a ese organismo podría confiársele, igualmente, la misión de adoptar medidas para la conservación de carreteras, así como la ampliación de aquellas que, por las exigen-

cias de la intensidad del tránsito, requieran mayor anchura.

La utilidad de ese organismo es tan evidente como su necesidad, puesto que se pondría en sus manos una empresa que tiene enorme importancia para la economía nacional. Huelga decir que su estructura estaría presidida por las necesidades técnicas. En el orden económico, no está de más señalarlo, las carreteras son como las arterias por donde circula la riqueza del país, y todo cuanto se haga por el ordenamiento de los vehículos que las utilizan, redundará en beneficio de toda la comunidad nacional.

Hay un aspecto del funcionamiento de los caminos nacionales que debe ser objeto de revisión. El Estado cumple una misión específica al construir las carreteras, convirtiéndolas en dominio público. Pero esas carreteras exigen desembolsos constantes para su conservación. No resulta equitativo que la carga de tales gastos vaya a parar al contribuyente en general. Mucho más lógico es que quienes utilizan los caminos para el desarrollo de un comercio, contribuyan a sostenerlos, máxime si se tiene en cuenta que son los vehículos de carga y pasajeros los que mayor desgaste y deterioro producen en ellos.

En tal sentido, un sistema de peaje proporcional y justo vendría a resolver el problema de la anarquía de los transportes y a aliviar considerablemente las cargas del Estado, que son las del contribuyente. El importe de ese peaje, se destinaría al sostenimiento del Organismo autónomo y al cumplimiento de sus fines, o sea, regular, conservar y mejorar las carreteras cubanas. Debemos tener en cuenta que, a causa de la creciente intensidad del tránsito por carretera, las erogaciones para su conservación van en aumento, y puede llegar a un momento en que el Estado no disponga de fondos para hacer frente tanto a las reparaciones, como a la ampliación de aquellas que ya resultan estrechas e inadecuadas.

M. M. M. M.



LOS ACCIDENTES

Una apelación del Dr.

**Harry Romney al
Presidente Batista —**

El doctor Harry Romney, figura prestigiosa de la ciencia médica nos visitó ayer. Venía el doctor Romney a pedirnos la publicación de una carta. Y por la emoción con que



Dr Harry Romney

nos lo pedía comprendimos que se trataba de una carta insólita; una carta abierta al señor Presidente de la República en la que el doctor Romney ha dado rienda suelta a sus sentimientos de solidaridad humana y clama por medidas que pongan término a los accidentes a la vez que sugiere la creación de un Centro Traumatológico para adecuada atención de las víctimas.

Dice así la carta del Dr. Romney

AL HONORABLE SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, MAJOR GENERAL FULGENCIO BATISTA Y ZALDIVAR

"Carta abierta del especialista en huesos del Hospital de Emergencias, doctor Harry Romney".

Sr. Presidente y amigo:

La massacre humana de ayer miércoles, ha rebotado la copa de la amargura y el dolor. El clamor público frente a tamaño crimen se ha hecho patente, no sólo en la Capital, sino también en toda la República.

Esta massacre humana, donde perdieron la vida en el sitio del accidente dos infelices pasajeros, que incautos y engañados se habían montado en una guagua "La-

ta" y con los frenos en malas condiciones, unidos a otros veinticuatro heridos graves de los cuales no sabemos todavía cuántos van a sobrevivir o a quedar lisiados para el resto de la vida demandan exigen de las autoridades responsables, —y usted señor Presidente— exigen, decíamos, se tomen medidas urgentes. No se puede seguir permitiendo o tolerando, (y los culpables son sus subalternos y no usted) que equipos motorizados en malas condiciones mecánicas se mantengan en servicio o se suspendan por 24 horas y luego algún inspector venal los autorice al día siguiente, con inminente peligro para los desgraciados pasajeros que no tienen un "Cola de Pato", y tienen por necesidad, como sucedió ayer, que tomar una de esas guaguas de lata, que un pequeño impacto destroza y manejadas por hombres sin conciencia pero con título o Cartera Dactilar que les autoriza a conducir, se conviertan en asesinos a mansalvas de la población.

Este pueblo cubano que ha venido soportando pacientemente y durante largos años que estos verdaderos "Dráculas" sigan asesinando impunemente, lanza un grito de dolor y pide, Señor Presidente, haga algo real; tome alguna medida eficiente para que se pueda evitar, en lo posible, que estos hechos se sigan repitiendo en progresión creciente.

Las estadísticas que semanalmente publica la presidenta de la Liga Contra Accidentes, doctora Zahida García de Moya, en los periódicos de la Capital, señalan un aumento constante del número de muertos y heridos graves que como consecuencia de los accidentes del tránsito se están registrando diariamente entre nosotros. Esa cifra, cuatro veces mayor que las que tienen otros países si consideramos proporcionalmente el número de automóviles en circulación y la población, nos cataloga en algunos países, y sólo citaremos uno, los Estados Unidos, y en ellos un estado, la Florida, como la ciudad de los "cracy drivers".

No en vano el turismo, nuestra segunda zafra, disminuye por año ante una campaña, —quién sabe si pagada a los periódicos de Miami— que atemoriza a aquellos miles de turistas que se congregan en las playas floridananas, y no vienen a nuestro bello país por miedo a que uno de esos "choferes locos" les destroce en una esquina.

No conocemos ningún país donde esto se pueda hacer impunemente.

Es necesario, por lo tanto, que se establezcan sanciones penales tan severas como el caso lo amerite. única forma, a nuestra manera de ver, Señor Presidente, de que estos hechos puedan llegar un día a ser controlados o disminuidos entre nosotros.

Es imprescindible a pesar de todas las dificultades y todos los intereses creados, mi estimado Pre-



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

sidente, acabar de una vez y para siempre con estos espectáculos dantescos, que nos colocan —y pena me da confesarlo públicamente— entre las naciones semisalvajes.

Yo quiero decirle, respetuosamente, señor Presidente, que a pesar de los extraordinarios progresos que en los últimos 25 años se han obtenido en el tratamiento del fracturado, nosotros, a pesar de nuestro esfuerzo y nuestra devoción, no hemos podido muchas veces en casos de esta naturaleza salvar una vida o evitar la amputación de un brazo o una pierna. De aquí que no obstante estos desvelos tengamos que confesar que el número de lisiados y mutilados sigue en aumento y por lo tanto congestionando los centros modernos de rehabilitación que por iniciativa de la Primera Dama, cuya devoción por los enfermos es de todos conocida, estén cada día más congestionados de infelices que a ellos concurren con la esperanza de recuperar la salud.

Es necesario, señor Presidente, y yo en nombre de los cubanos se lo suplico, poner fin a estos hechos. Es necesario también, y usted puede hacerlo, señor Presidente, crear Centros Traumatológicos, como existen hace años en muchos países, dedicados exclusivamente a la atención adecuada desde los primeros momentos, de todo aquél, rico o pobre, que sufra o sea víctima de un accidente de la calle. Decíamos atención adecuada, porque en la Clínica de Accidentados de Viena, donde hace 24 años tuvimos el honor de ser asistente extranjero y por lo tanto familiarizarnos con las técnicas del "mago de los huesos" como llaman al profesor Bohler, y por lo tanto poder, como así lo hicimos y lo seguimos haciendo, poner a contribución de todo lesionado grave la experiencia del profesor austriaco que tanto nos enseñara. Así hemos podido, aunque parezca inmodesto confesarlo, salvar de la amputación muchos brazos y muchas piernas.

Sin embargo nuestra labor en el Hospital de Emergencias a pesar de grande no es suficiente. Son muchos los fracturados que tenemos que referir a otros hospitales donde desgraciadamente tampoco hay capacidad ni camas para darles la debida asistencia, de aquí que a muchos de ellos la ambulancia que los conduce tenga que abandonarlos a su suerte en sus respectivos domicilios.

Estos hechos insólitos, señor Presidente, pueden terminar de una vez y para siempre, si usted, —y yo en ello estoy a sus órdenes como usted muy bien sabe—, si usted ordena la construcción inmediata de hospital para fracturados con capacidad para doscientas camas. Un hospital moderno y convenientemente dotado y científicamente

organizado donde puedan recibir la asistencia adecuada de que le hablamos esa caravana de traumatizados que a diario producen los accidentes de la calle.

En ese centro, cuando empiece a funcionar, y así le pido a Dios suceda pronto, yo, señor Presidente, estoy dispuesto a trabajar, como sin duda otros médicos, con buenos deseos y sin emolumentos de ninguna clase.

De usted respetuosamente y con la mayor consideración,

Dr. Harry Romney,

Handwritten signature and scribbles.



Exhortan a Imitar el Ejemplo de Cienfuegos Respecto al Tránsito

Felicita el Club de Leones a las Autoridades de esa Ciudad por la Forma Práctica en que Vienen Aplicando el Nuevo Código

El Club de Leones de La Habana recibió en su sesión almuerzo de ayer al Alcalde de la ciudad de Cienfuegos, doctor Reinaldo Pino Varas, a los miembros de la Comisión Local de Tránsito y a las autoridades de dicha ciudad, para congratularlos por la forma en que vienen aplicando el nuevo Código de Tránsito.

Antes de comenzar el tema de la sesión, el presidente del Club, señor Facundo de la Roza, pronunció breves palabras de salutación para la clase de arquitectos y en especial para los que ostentan esa clasificación en el Club, por conmemorarse ayer el "Día del Arquitecto".

A continuación el maestro de ceremonias, "león" Arturo Artalejo, pronunció un corto discurso para destacar a la ciudad de Cienfuegos como ejemplo en la aplicación del Código de Tránsito. Señaló la preocupación del Club de Leones de La Habana en relación con los accidentes del tránsito y elogió la labor que al principio de la implantación del Código realizaron unos camiones del ejército con altoparlantes indicando a los conductores de vehículos, especialmente en la carretera Vía Blanca, la forma de cumplir con las disposiciones del Código. Se lamentó de que ese magnífico servicio se haya dejado de prestar en beneficio de la mejor divulgación de esas disposiciones.

Seguidamente el doctor Pino Varas, Alcalde Municipal de Cienfuegos, agradeció las frases de elogio a él dedicadas y declinó ese honor a favor de todo el pueblo cienfueguero, que en verdad merece ese reconocimiento por la disciplina demostrada en el cumplimiento de la ley.

Dijo que durante unos pocos meses y debido a la voluntad tesonera y al interés de unos cuantos buenos cienfuegueros, quienes comprendieron que la regulación del tránsito es una de las principales causas de orden nacional que debemos defender y poner en práctica, y contando con la gran fuerza cívica del pueblo de Cienfuegos, en su disciplina e

innegable sentido de cooperación, ha estado fundamentalmente el triunfo, pues sin esa actitud peculiar de sus conterráneos poco hubiera podido hacerse.

Advirtió que desde el primer momento en que actuó la Comisión Local del Tránsito, se tuvo como norma la persuasión y la propaganda como medios eficaces para lograr las finalidades perseguidas, e hizo hincapié en este detalle porque seguramente será útil y ejemplar comprender que esa forma de proceder en nuestro pueblo, dado su especial carácter, es el que mejor cuadra para lograr buenos resultados en cualquier medida disciplinaria que trate de imponerse.

Consignó que fué en una sesión del Club de Leones de Cienfuegos cuando se gestó el movimiento de organizar el tránsito allí,

y fué el señor Pedro Antonio Aragonés, director del periódico "El Comercio", el comisionado para dar los primeros pasos en esa constructiva tarea.

La propaganda periodística realizada, que fué ampliada por el señor Nicolás Machado y Rodríguez, director de "La Correspondencia" y por las emisoras locales, encauzó el movimiento en sus aspectos lógicos antes de aparecer el Código de Tránsito y posteriormente, de acuerdo con sus regulaciones se formó la Comisión oficial.

Señaló a continuación la cooperación prestada por el Cuerpo de la Policía, el cuerpo de Boy Scouts, las autoridades judiciales, etc., y explicó que las calles de Cienfuegos están divididas en preferentes y secundarias; en las esquinas y sobre el pavimento aparece pintado el espacio para los peatones y la "P" de parada en las esquinas después de pasar la bocacalle. Choferes de guaguas y ómnibus cumplen religiosamente el requisito de parada y los peatones toman invariablemente las esquinas para cruzar las calles, siendo de carácter general la colaboración que se presta.

El éxito mayor consiste en la eliminación total del claxon. Comprueba que no hace falta alguna y en cambio favorece notablemente al que guía y al peatón, quienes acostumbrados a no escucharlos, tienen en la mente un motivo menos de distracción.

Terminó sus palabras el Alcalde Pino Varas exhortando a todos los cubanos a que imiten a Cienfuegos, transitando libremente, disciplinados y sin escollos, no únicamente por las avenidas materiales de la República, sino por los caminos morales, que son y serán siempre los mejores caminos.

A nombre del Club de Leones habló el señor Hardy L. Spatz, quien dijo que en la ciudad de Cienfuegos era una magnífica realidad el Código de Tránsito, habiéndole conquistado con justi-

cia el título de "Joya del Tránsito". Afirmó que en este problema del tránsito, lo básico era la educación y divulgación y que el éxito obtenido en Cienfuegos se debía precisamente a esa divulgación en la que cooperaron todos los sectores de la ciudadanía. Hizo un llamamiento a todas las instituciones cívicas del país a fin de iniciar una intensa campaña de divulgación con el objeto de imitar en toda la República el ejemplo de Cienfuegos y señaló que era necesario que las autoridades, al igual que ha sucedido en aquella ciudad, dieran el ejemplo cumpliendo y haciendo cumplir las reglas del tránsito.

En la sesión se hizo una demostración práctica de cómo funciona un proyecto de semáforo especial, ideado por el señor Enrique Muller, que consiste en un círculo dividido en tres partes con los colores verde, rojo y amarillo con una aguja en el centro que funciona como la manecilla de un reloj, indicando el color correspondiente, que permite tanto al peatón como al conductor de vehículos, saber el tiempo de que dispone para cruzar las calles.

Mario Guiral Moreno

Delincuencia Estimulada

OS que habitualmente escribimos para el público, comentando los sucesos de mayor actualidad y cumpliendo con el deber de señalar los hechos positivamente merecedores de censura, contamos con una serie de colaboradores anónimos, que frecuentemente nos alientan para que prosigamos en desmayar en vuestras campañas, enviándonos datos, informes o noticias de sucesos que, a juicio de los remitentes, son dignos de críticas más o menos acerbas, y que pocas veces pueden ser utilizados, ante la inseguridad de ser ciertos los hechos denunciados; pero que, en algunas ocasiones, nos son de mucha utilidad, cuando no existe duda alguna en cuanto a la veracidad del hecho sobre el cual se nos llama la atención, para que le dediquemos algunos comentarios.



En este caso, se trata de un Decreto de indulto, publicado en el número de la "Gaceta Oficial" correspondiente al día 5 del mes en curso, del cual hemos recibido por correo varias páginas, donde el remitente ha señalado con lápiz azul el texto del extraño y original documento. No vamos a mencionar nombres, porque éstos no nos interesan en lo absoluto: no se trata de censurar una medida de carácter personal, que beneficia indebidamente a determinada persona, sino de un hecho insólito, constituido por el indulto concedido, a los 25 días de haber comenzado a cumplir la sanción impuesta, a un chofer que, por imprudencia punible e indisculpable, causó la muerte de ocho personas, dejó mal heridas a otras dos, que tardaron varios meses en lograr su restablecimiento, y ocasionó daños a la propiedad ajena por valor de unos dos mil pesos.

El Decreto a que nos referi-

mos lleva el número 23, tiene fecha primero del actual y apareció en las páginas 4434 a 4436 del número de la "Gaceta Oficial" anteriormente citado. El acusado en la causa que tramitó el Juez de Instrucción de Santa Clara, era y es un chofer de empresa de ómnibus, que manejando uno de sus vehículos de transporte, al llegar, siendo aproximadamente las doce de la noche, al lugar donde la Carretera Central se une con la antigua carretera que va a la Esperanza, en el punto conocido por "Aeropuerto", del término municipal de Santa Clara, hubo de dar un corte hacia la izquierda, a fin de ganar tiempo, antes de llegar a "la intersección de ambas carreteras, que es donde legalmente podía y debía doblar"—según dice la sentencia dictada en la causa—, dando lugar con ello a cerrarle el paso a un automóvil que venía por su derecha, "hasta el punto de no dejar espacio libre por donde pasar el otro vehículo", puesto que el ómnibus se atravesó en la carretera, proyectándose violentamente el automóvil contra aquél, al ocurrir un choque "de tal violencia que hubo necesidad de mover el ómnibus varios metros hacia atrás para extraer dos cadáveres que quedaron dentro del automóvil", produciéndose como consecuencia de ese terrible choque entre ambos vehículos, la muerte del chofer que manejaba el automóvil y la de los siete pasajeros que lo ocupaban, además de resultar gravemente lesionadas otras dos personas, que tardaron en sanar siete y dos meses, respectivamente, y de haber sufrido ambos vehículos grandes daños materiales, que fueron tasados en mil ochocientos cincuenta pesos.

El citado chofer del ómnibus, como presunto responsable y "autor inmediato de ocho delitos de homicidios, dos de lesiones graves y dos de daños ejecutados por culpa", según consigna la sentencia, fué condenado—con notoria lenidad, a nuestro juicio—a un año de prisión y las accesorias correspondientes, ade-

más de indemnizar civilmente a las víctimas y sus descendientes en la cantidad de \$32,580 y en \$1,850 a los propietarios de los vehículos dañados; pero es el caso que, a los 25 días de haber ingresado el autor responsable del accidente en la Cárcel de Santa Clara, y sin otros motivos de inducción a la clemencia, que el de haber observado una buena conducta durante ese corto tiempo, "su carencia de antecedentes penales y que personas de reconocida solvencia moral se interesaron por su indulto, garantizando su arrepentimiento", el reo fué indultado totalmente, "perdonándole el resto que le queda por cumplir de la sanción de un año de prisión", a pesar de haber sido desfavorable el informe del Tribunal sentenciador, de no haber emitido su dictamen el Consejo Superior de Defensa Social y de que la parte agraviada, que fué oída, se opuso al citado indulto.

En presencia de estos hechos, la ciudadanía se pregunta, justamente alarmada, si cabe esperar que los numerosos accidentes del tránsito que a diario se producen en todo el territorio nacional, disminuyan en lo futuro, después de saberse que ocho muertes y dos lesiones graves, ocasionadas por imprudencia, pueden ser liquidadas con sólo 25 días de prisión, y sin haberse retirado definitivamente la cartera dactilar al chofer culpable, que podrá seguir usándola, simplemente por haber observado buena conducta en la cárcel durante tres semanas, y de haberse "arrepentido", según el testimonio de personas desconocidas, después de haber enlutado ocho hogares, donde los deudos de las víctimas lloran la desaparición de seres queridos, cuyas vidas fueron tronchadas por la imprudencia de la persona a quien se le ha concedido generosamente la gracia de un perdón que pudiera ser un precedente peligroso, para los que viajan por carretera en vehículos motorizados.

Actualidad Policiaca

Por Armando Canalejo

¡QUE NO MATEN A MANSALVA A NUESTROS HIJOS!

EN días pasados hubimos de publicar en esta misma plana policiaca del periódico EL PAIS, un «cuadrito», destacando la muerte de cuatro niños en accidentes del tránsito, como para llevar al ánimo de la ciudadanía todo el horror, el dolor y las lágrimas arrancadas a un número igual de madres cubanas.

Cuando estábamos redactando el cuadrito lo hacíamos en la esperanza de encontrar en los automovilistas, en los conductores de todo tipo de vehículos motorizados, una reflexión, un deseo, un propósito de tener, cuando van al volante de uno de esos autos, camiones, ómnibus o cualquier otro tipo de transporte motorizado, cuidado extremo, conducir en toda la responsabilidad que el caso requiere, para no producir más muertes de esta naturaleza.

Fijense bien los automovilistas que ya ni siquiera nos tomamos la molestia de pedirle que conduzcan con cuidado para salvar sus propias vidas, porque ésto parece no importarle mucho; no pedimos que guíen con cuidado para no chocar con otros vehículos, porque entendemos que perdemos el tiempo miserablemente; no hablamos de aquellas cuestiones que pueden producir un accidente, como es ir fumando a la vez que conduciendo un auto; como ir acompañado de una persona que inconscientemente entretiene la atención del conductor del vehículo hasta producirse una desgracia; de conducir con una sola mano, cuando se debe hacer con las dos; de ir a excesiva velocidad por carreteras donde existen fincas, ya que puede salir, de improviso, súbitamente un animal y producir un accidente; de nada de eso queremos seguir hablando, porque todo ello es sobradamente conocido por todos los que conducen vehículos por calles y carreteras.

Lo que le pedimos es que no «produzcan más muertes de niños de pocos años de nacidos», que se den cuenta que «uno de esos niños puede ser su hijo» que escapando de la mano de cualquier familiar, salga a la calle o a la carretera en busca de la pelota que ha ido a esa zona de muerte.

Eso es tan sólo lo que queremos que se lleven a su ánimo los conductores de autos, camiones, ómnibus y rastras.

Ya que sus propias vidas nada valen —y este año veremos cómo el índice de muertos y heridos se eleva a cifras insospechadas si juzgamos por el número de ellas que se han producido en el primer trimestre—, al menos véamos si invocando a esas criaturitas de Dios, a esas inocentes niñas y niños que juegan cerca de la calle, aminoran la velocidad, conducen con más cuidado, van atentos a la tarea —importantísima y peligrosísima a la vez—, que se han encomendado y producen menos víctimas.

¿No creen ustedes, nuestros queridos lectores, que es lo menos que se les puede pedir a los que conducen vehículos?

¿No creen ustedes, amables lectores, que lo menos que podemos hacer es implorar «que no asesinen a mansalva a nuestros hijos?».

De ahí nuestro cuadrito de hace días. De ahí este trabajo de hoy que no sólo es inspirado en nuestra misión periodística; sino en nuestra condición de padre que lo somos, como la mayoría de los que conducen esos vehículos, sin saber que en sus ruedas llevan la muerte, la desolación, el luto y el dolor a muchos hogares cubanos.

Esa es la exclamación de todas las madres cubanas que no cesan de implorar: «¡que no maten, que no asesinen a mansalva a nuestros hijos!».

Paiz marzo 26/56



EL PROBLEMA DEL TRANSITO

Escalofrantes Cifras Ha Brindado el Consejo Nacional Para la Prevención

Las curvas deprimentes siguen subiendo, comparando los trimestres de 1955 y 1956.—34% de aumento en muertes, que en 1956 llegaron a 140.—La culpa es de todos.—Nadie ha cooperado para la solución del problema.—Organización y técnica primero, y sanciones después.

ESPECIAL PARA "EL PAIS"

Con un comentario francamente pesimista, de hondo patetismo si cabe, el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes ha dado a conocer cifras verdaderamente escalofrantes en relación con los accidentes, muertos y heridos, haciendo acertadas comparaciones, tomando como base el primer trimestre de los años 1955 y 1956, donde por ejemplo, los muertos alcanzaron, en 1956, la cifra de 140, mientras que los heridos se elevaron a 1,478.

AUMENTO ALARMANTE

Las cifras anteriores no pueden ser más elocuentes —se dice en el informe aludido—, y a la vez deprimentes. Las curvas de accidentes siguen subiendo y durante el primer trimestre, arrojan un 37 por ciento de aumento de accidentes; 34 por ciento en muertos y 45 por ciento en heridos, en relación con el mismo periodo del año anterior y en el mes de marzo se han roto todos los records con 59 muertos y un 14.5 por ciento de aumento en los accidentes; 44 por ciento en muertos y 45 por ciento en heridos, en relación con el año anterior.

CAUSALES

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes se pregunta: ¿Quién o quiénes, son los responsables de este estado de cosas. Creemos, sinceramente, que la responsabilidad es múltiple; que lo es tanto del peatón como del automovilista, del industrial como del comerciante; de las autoridades y las instituciones; que la ciudadanía en general, no importa la posición que ocupe, dentro del grupo social cubano, no ha comprendido el alcance de la gravedad del problema y se ha decidido individual y colectivamente a la solución del mismo. Cree, el Consejo, en fin, que es preciso invertir los factores: organización y técnica primero y luego aplicación de sanciones.

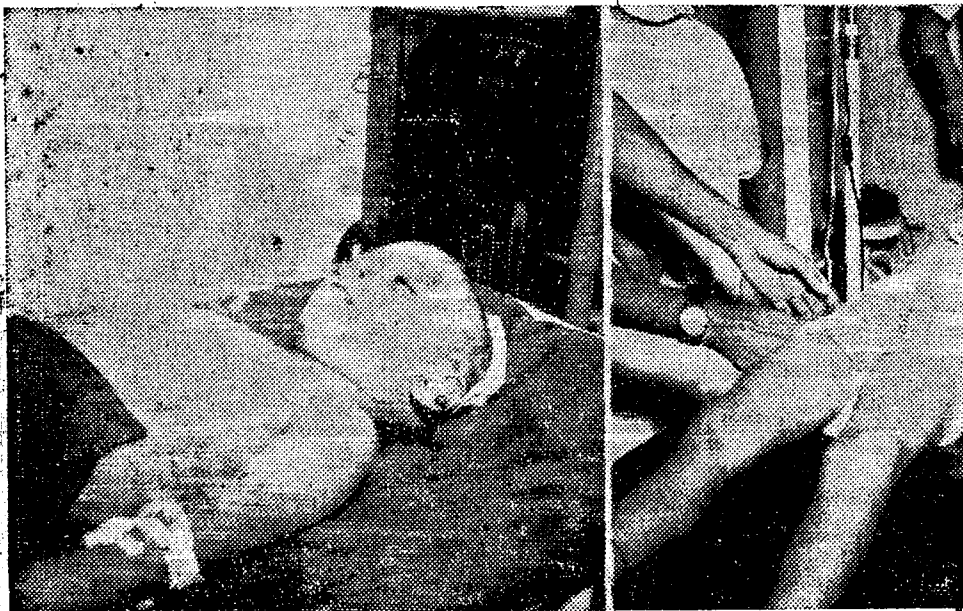
Jan. 14/56



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

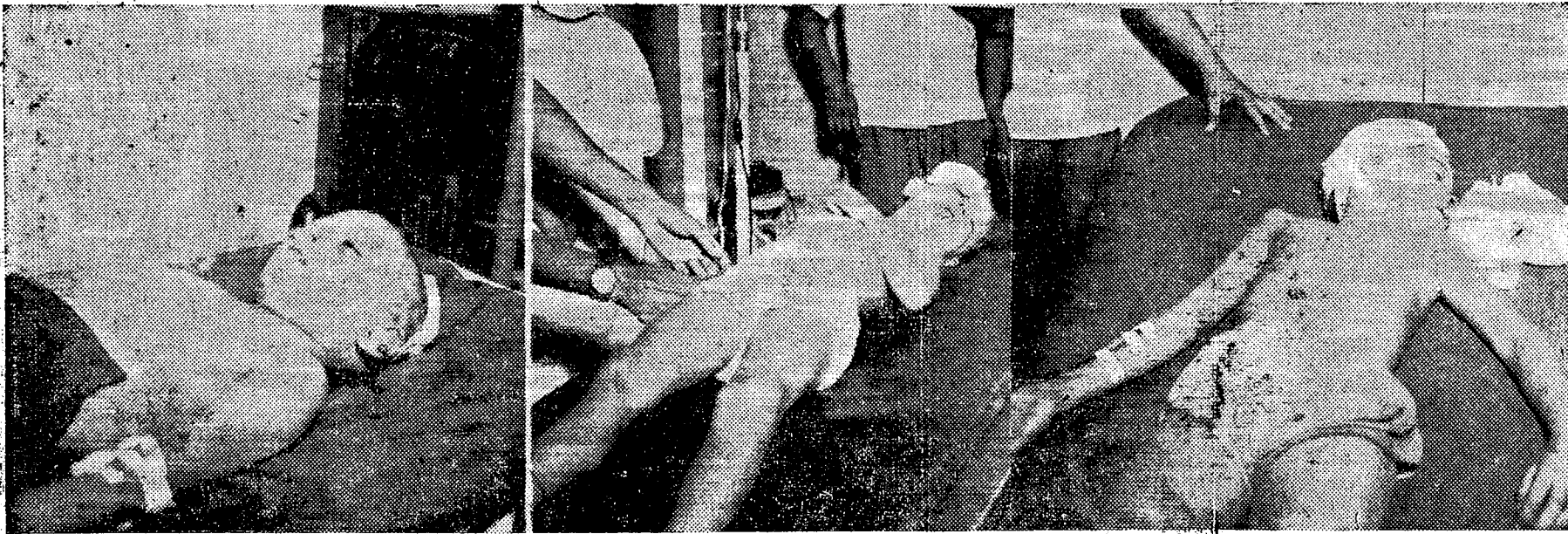
TRES CRIATURAS VICTIMAS DEL DOR Y MAS E



He aquí los cadáveres de las infortunadas hermanitas Nelsa y Ernestina Sosa Carrera, de 5 y 9 años de edad, y Odilia Leiva Fernández, también de 9 años, víctimas del chofer Hugo Santiesteban, de 27 años, vecino de Puerto Padre, quien manejando un jeep a gran velocidad se introdujo en la residencia de las infelices criaturas en la Avenida del Aeropuerto, en el Reparto Mister Charles, en Victoria de las Tunas. El irresponsable sujeto, tras derribar con su vehículo el muro de la casa, penetró hasta el lugar donde las infortunadas niñas se hallaban jugando, hecho lo cual se dió a la fuga, desapareciendo, por lo que la policía lo está buscando afanosamente. Las niñas murieron horas después de ocurrido el trágico suceso, en una clínica de la localidad.

Pada, 10/10/60

TRES CRIATURAS VICTIMAS DEL VERTIGO DE LA VELOCIDAD



He aquí los cadáveres de las infortunadas hermanitas Nelsa y Ernestina Sosa Cabrera, de 5 y 9 años de edad, y Odilia Leiva Fernández, también de 9 años, víctimas del chofer Hugo Santiesteban, de 27 años, vecino de Puerto Padre, quien manejando un jeep a gran velocidad se introdujo en la residencia de las infelices criaturas en la Avenida del Aeropuerto, en el Reparto Mister Charles, en Victoria de las Tunas. El irresponsable sujeto, tras derribar con su vehículo el muro de la casa, penetró hasta el lugar donde las infortunadas niñas se hallaban jugando, hecho lo cual se dió a la fuga, desapareciendo, por lo que la policía lo está buscando afanosamente. Las niñas murieron horas después de ocurrido el trágico suceso, en una clínica de la localidad.

Paul, Domingo y...

ACCIDENTES DEL TRANSITO

El Gato mayo 1956
 443 MUERTOS y 4,555 heridos en 2,919 accidentes, en 1955

Los autos arrollaron a 611 personas en ciudades... 4 víctimas por vuelco de ferrocarril... Los totales.

En 1955, perdieron la vida 443 personas y 4,555 sufrieron lesiones, en 2,919 accidentes del tránsito, en zonas urbanas y rurales, según los datos ofrecidos por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

Los automóviles arrollaron a 611 personas, causando la muerte a 68 y heridas a 596; los ómnibus a 196, con 14 muertos y 189 heridos; los camiones 168, con 35 fallecimientos y 139 heridos; las motocicletas a 62, matando a una persona; y los carros de tracción animal, a 10 causando dos fallecimientos. En las carreteras, arrollando a 121 personas, matando a 35 y lesionando a 98; los ómnibus 27, con cinco muertos y 24 heridos; los camiones 70, con 23 fallecimientos y 53 heridos. Los ferrocarriles causaron la muerte a tres personas.

Por vuelcos en las ciudades, cuatro víctimas, causadas por ferrocarriles; en las carreteras, los muertos suman 90, producidas así: los automóviles 65, con

483 heridos; los camiones 23, con 173 heridos; y los ómnibus dos, con 114 heridos.

En las zonas urbanas, caídos de vehículos en marcha, murieron cuatro personas, todas accidentadas con motocicletas. Sufrieron heridas, 14 caídos de automóviles; 60 de ómnibus; 22 de camiones; 40 de motocicletas; 27 de bicicletas, y 7 de carros de tracción animal. En las zonas urbanas, murieron cinco personas; dos caídos de autos y tres de camiones. El número de lesionados, fue de 28.

En las zonas urbanas, ocurrieron 610 choques, con un balance de 30 muertos y 1,089 lesionados; y en las zonas rurales, hubo 380 choques, con 87 fallecimientos y 1,049 heridos.

En resumen se informó, que en zonas urbanas y en carreteras, respectivamente, los autos causaron 598 y 312 accidentes; los ómnibus 144 y 221; los camiones 154 y 160; las motocicletas 120 y 43; las bicicletas 29 y 10; los ferrocarriles 19 y 19; los carros de tracción animal 14 y 15. El total de otros tipos de accidentes, fue de 19 y 15, respectivamente.

El Gato, mayo 1956

ALARMANTE EL NUMERO DE ACCIDENTES EN CUBA

SE IMPONE LA NECESIDAD DE BUSCAR UNA SOLUCION A ESE AZOTE QUE NOS DA UN TOTAL DE 36 MUERTOS AL MES

ES realmente alarmante el número de accidentes del tránsito que se siguen produciendo en Cuba, sin duda en progresión creciente. Las últimas estadísticas dadas a conocer, confeccionadas por la Subcomisión de Estadísticas e Investigación de Accidentes del Ejército, arrojan un balance de 41 accidentes diarios, que es una cifra, sin duda, extremadamente elevada para nuestra proporción de vehículos en circulación.

La cifra total de accidentes en el mes de marzo último se eleva a 1,266, en los cuales perdieron la vida 36 personas y resultaron lesionadas, de más o menos gravedad, 926. Ante estas cifras es forzoso pensar que el nuevo Código del Tránsito no ha dado los resultados que se esperaban, toda vez que el número de accidentes se mantiene si no igual, acaso en alza sobre los que se producían con anterioridad a esa nueva ley. O lo que es igual, que es éste un problema que todavía no hemos logrado resolver en Cuba y que, dadas sus consecuencias, con ese balance de 36 muertes y 926 personas lesionadas, se hace forzoso proseguir en el esfuerzo de dominar este azote que castiga a nuestra población de una manera implacable.

En las referidas estadísticas, que han sido dadas a la publicidad por la Comisión Nacional de Tránsito, se determinan una serie de factores y circunstancias muy valiosos para poder realizar los estudios que el análisis de este problema requiere. Porque la realidad es que se necesita concretar con la mayor precisión posible cuál es la causa o las causas fundamentales que más contribuyen a producir esa alarmante cifra de cuarenta y un accidentes diarios en Cuba.

Se sabe así, que en esos 1,266 accidentes producidos en el pasado mes de marzo, aparecen involucradas 4,015 personas y que 1,993 de los choferes que tomaron parte en ellos pertenecen al sexo masculino, con una edad promedio, que arroja el mayor número de accidentes, de 30 a 39 años; es decir, la edad en que el hombre se halla en pleno dominio de sus facultades mentales. Otro dato importante es saber que 1,629 de esos choferes se hallaban en perfecto estado de salud y en condiciones absolutamente normales, que no habían ingerido bebidas alcohólicas.

Ante esta realidad ¿qué hacer para resolver este problema si sus protagonistas son personas normales, en edad madura, que no han ingerido bebidas alcohólicas, y que según esas mismas estadísticas, la mayoría contaba con no menos de 3 a 5 años de experiencia en la conducción de vehículos de motor y tenían todos cartera dactilar?

Cuando el mayor porcentaje, en las causas de un problema, como éste, tiene su origen en hechos anormales, en excesiva juventud de sus causantes, en libaciones alcohólicas o en otros hechos de posible persecución y prohibición, el problema es mucho más fácil de solucionar que cuando se produce, como acontece en este caso, en condiciones perfectamente normales. Y es acaso esta directriz la que es forzoso considerar para llegar a darle una solución, que sin duda hay que buscar, sea como sea. Porque lo cierto es que las autoridades y, en general, el propio Estado, no pueden permanecer de brazos cruzados frente a este azote de los accidentes del tránsito en Cuba, en que parece que la causa fundamental es la violación de las regulaciones y reglamentos por razones que hay que indagar a fin de poner remedio a este mal creciente, que ni el nuevo Código ha logrado mitigar, pero que está produciendo 36 muertos y 926 heridos, más o menos, cada mes.



[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]



CON EL TANQUE LLENO

Octavio Jordán
Por Octavio Jordán

USO Y ABUSO DEL CLAXON

Acaso nuestros males del tránsito no fueran tan graves si dejáramos de tocar tanto claxon. Con rarísimas excepciones, el automovilista criollo usa más el claxon que los frenos de su automóvil, lo que produce ese ruido ensordecedor que se escucha en la ciudad a todas horas del día y la noche.

A pesar de la severa prohibición que sobre su uso y abuso contempla el nuevo Código, en realidad muy pocos "nos hemos enterado", y en ese grupo incluyo, naturalmente, los vigilantes del tránsito a quienes toca hacer cumplir la saludable disposición.

Lo mismo para abrirse paso en una calle o esquina, o bien para llamar al amigo a quien se ha de "recoger", no hay método más expeditivo y más cómodo que tocar unos cuantos bocinazos bien sonoros. Aunque en ese momento haga maldecir a los que escuchan, y arranque una sonrisa inefable al policía de tránsito que contempla la escena en el mejor de los mundos.

Y no digamos de ese diario concierto que se escucha en la calle Línea, a la salida de los cines Triánón y Rodi, cuando ya toda esa barriada duerme plácidamente. En ese momento, entre los choferes particulares de los magnates que esperan a la puerta del cine para tomar su lujosa limousine, y los "boteros" que se "fajan" por enganchar la última carrera de la noche, ninguna otra arma mejor que el "claxon" para abrirse paso rápidamente hasta conseguir su objetivo. Aunque para esa "defensa", tienen que atropellar el derecho de los vecinos a descansar plácidamente en horas de la media noche.

Y cuento este caso de los cine Rodi y Triánón,

M, Julio 24/66

porque si los señores vigilantes del tránsito quisieran por unas vez hacer cumplir la Ley, allí tendrían oportunidad de hacerlo, y bien.

ALARMANTE INFORME

SOBRE ACCIDENTES

LA ULTIMA ESTADISTICA OFRECIDA POR EL CONSEJO NACIONAL OBLIGA A NUEVAS Y MAS EFICACES MEDIDAS

LA estadística de accidentes del tránsito registrados en la semana comprendida entre el 15 y el 21 del pasado mes de agosto, y cuyo informe fué ofrecido por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, obliga a insistir sobre el tema, ya que las cifras que en ella aparecen son realmente alarmantes.

Se informa, en efecto, que en dicha semana hubo 71 accidentes del tránsito con un trágico saldo de 14 muertos y 92 heridos, correspondiendo a las zonas urbanas 47 accidentes con 3 muertos y 50 heridos, y a las carreteras 24 accidentes con 11 muertos y 42 heridos, comprendiendo arrollados, víctimas de vuelcos, caídas de vehículos en marcha, choques, etcétera.

Se pregunta con razón ante tantas desgracias, si no existen medidas adecuadas para evitarlas o si no se han hecho las diligencias debidas para detener este enorme aumento en los accidentes del tránsito, practicándose cierta tolerancia frente a infracciones determinadas.

Es en verdad absurdo que existiendo un Código de Tránsito que contempla las diversas infracciones que pueden cometerse y que contiene reglas precisas para la circulación de vehículos y la conducta que debe seguirse en su conducción, sancionando aquellas acciones u omisiones que vayan contra dicha ley; parece absurdo, repetimos, que dicha legislación y los cuerpos de seguridad no hayan podido detener este aumento de accidentes en la medida que es posible.

A diario conocemos gestiones que van en favor de la mejor regulación del tránsito, tales como la instalación de mayor número de semáforos en vías muy transitadas. También conocemos la actitud de algunos jueces dictando sanciones severas en aquellos casos en que se ha puesto en peligro la vida de los semejantes, y de igual manera la vigilancia que en determinadas zonas mantienen los agentes de la autoridad.

Sin embargo, los resultados no son totalmente satisfactorios. Las estadísticas señalan que es necesario tomar otras medidas adicionales de acuerdo con la experiencia. Ellas dicen que la imprudencia es mayor y que las víctimas aumentan. Las muertes y las heridas graves indican del mismo modo que esos accidentes no son ligeros percances, sino choques violentos, vuelcos y arrollados, y que el exceso de velocidad —la causa fundamental del accidente grave— continúa presente en las ciudades y en las carreteras.

Hemos dicho en otras ocasiones que no deben pasar inadvertidas esas infracciones que se califican de ligeras o secundarias. El ejemplo lo tenemos todos los días en los numerosos parqueadores, hombres y hasta jóvenes de muy corta edad, que sin poseer cartera dactilar y sin ninguna experiencia, se apoderan de los autos de circunstanciales clientes, recorriendo con ellos a grandes velocidades numerosas cuadras en busca de un espacio para parquear, frenando violentamente cuando observan ese espacio.

Presenciando la actuación de esos parqueadores pudiera decirse que estamos contemplando la estampa de la imprudencia, conducta que no es sólo propia de esos choferes improvisados, pues en otros casos vemos también cómo se corre a velocidades excesivas a toda hora y en todas partes



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Editorial

Original de H. J. M.

Los Accidentes del Tránsito

PONE pavor en el ánimo la estadística que acerca de los accidentes del tránsito ha dado a conocer el Consejo Nacional para la prevención de los mismos. Trátase, sencillamente, de dos cuadros relativos a los meses de agosto del año próximo pasado y del actual; pero las cifras que arroja la mera comparación de lo ocurrido en cada uno de esos meses, basta para poner de relieve hasta qué punto ha sido inútil la promulgación de un nuevo Código y, sobre todo, hasta qué extremo arraiga y aumenta entre nosotros lo que ya merece a todas luces el calificativo de irremediable enfermedad del tránsito.

Según esos cuadros, el número de muertes ocurridas en ese mes de agosto únicamente, fué de 31 en 1955 y 54 en 1956; los heridos, en total, 329 y 478 respectivamente; los choques en zonas urbanas y rurales, 217 y 307 en uno y otro mes; los vuelcos, también en ambas zonas, 25 y 37; los arrollados, 103 y 140, y prescindimos, por reiterativa, de la especificación del número de muertos en tales ocasiones. Finalmente, en accidentes como caídas de vehículos en marcha, hubo 16 heridos en 1955 y 22 en 1956—todo lo cual, en síntesis, arroja un porcentaje de un 74 por ciento de aumento en los accidentes de agosto de este año.

Sin duda, asiste toda la razón al presidente del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, señor Gustavo Madrazo, cuando dice que "parece que desgraciadamente resulta estéril la orientación y consejos que desde hace más de un año estamos prodigando para lograr la reducción de los accidentes en nuestro país"; pero no parece menos cierto que, frente a las cifras anotadas, hay que llegar a la conclusión de que la cuestión requiere ya algo más efectivo que la orientación y el consejo, a los cuales, obviamente, no hacen el menor caso los empujados causantes de los accidentes del tránsito.

Los hechos, los trágicos hechos, están ur-

giendo cortar drásticamente por lo sano. Hay que enfrentar sin titubeos, sin consideraciones mediatizadoras, la grave enfermedad del tránsito y aplicar remedios, no paliativos. Si la legislación actual, como parece, no resulta suficiente, procédase a su revisión, hágase más enérgica y aplíquese sin contemplaciones, caiga quien caiga, a los infractores, a los culpables. Usense todas las sanciones que puedan sentar ejemplo, desde la privación temporal del permiso para conducir en los casos leves hasta la total y definitiva en los graves; desde la prisión correccional hasta la pena mayor—pero sin vacilaciones, sin atenuaciones, sin excepciones.

Y no se olvide que, en los accidentes, si bien la mayor parte de las veces la culpa es del conductor de automóviles, por falta de pericia o exceso de confianza en la misma; por despreocupación o desdén de la vida propia y la de sus semejantes; por conducir en condiciones indebidas, etc., también hay que tener en cuenta la parte que toca a los peatones, el mayor número de los cuales, poseído de la idea de que la responsabilidad sólo es cosa del automovilista, ignora olímpicamente las señales del tránsito, se lanza a cruzar las calles cuando y donde le parece e incurre en otras infracciones que también debieran ser sancionadas.

Sólo de esa manera—estableciendo penalidades realmente ejemplares, imponiéndolas sin contemplaciones y haciendo objeto de ellas tanto a conductores como a peatones culpables—se podría, quizás, atenuar, si no remediar la grave enfermedad del tránsito que padecemos. Y decimos quizás porque ello requeriría una firmeza, una voluntad de ponerle término al mal, que es lo que parece faltar hasta ahora y, en consecuencia, tendría que ser punto menos que creada y aplicada en lucha contra otro arraigado mal nuestro: los inevitables padrinazgos, las poderosas influencias, torcedores de la recta aplicación de la ley.



Arrollados por Un Automóvil Sobre la Acera

En la esquina de las calles 59 y 160, en Marianao, fueron arrollados el vigilante 3523, Rafael Orozco Rodríguez, perteneciente a la décimoséptima estación, y Lucio Orestes Rivero Hernández, de 32 años, residente en la calle 74 número 2928, al ser alcanzados por el auto 154-642, guiado por Ramón Antonio Jova, de 32 años, vecino de la calle 45 número 14804, recibiendo ambos lesiones menos graves, de las que fueron asistidos en el primer centro de socorro de Marianao.

Declaró el vigilante Orozco, que transitaba por la acera de la calle 59 y delante de él lo hacía Rivero Hernández cuando de pronto fueron alcanzados por el auto que conducía Antonio Jova.

Conducido a la décimoséptima estación de policía, manifestó dicho chofer que al frenar, el carro le patinó, perdiendo el dominio, subiéndose a la acera, donde alcanzó al vigilante y a Rivero Hernández.

Después de ser asistidos de primera intención en el primer centro, el vigilante fué trasladado al Hospital de la Policía, y Rivero Hernández fué trasladado al Hospital Calixto García.



1957



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Editorial

La Disciplina en Los Transportes

LOS servicios de transporte de pasajeros se caracterizan en todas partes del mundo por la seguridad. De ahí que el personal que opera los vehículos, aparte la capacidad técnica, esté sometido a una disciplina y se conduzca dentro de unas normas de corrección y respeto al público. Tratándose de servicios interurbanos, esa disciplina es aún más estricta, a causa de que circulan por calles congestionadas de peatones, y deben hacerlo dentro de la mayor prudencia.

La prudencia no parece haber sido precisamente la característica del chofer conductor del ómnibus que comprimió a una mujer y le causó la muerte al montar en la acera por donde la infeliz caminaba. Según manifestaciones de los testigos que presenciaron el horrible espectáculo, el citado chofer se "distrajo" porque se "puso a mirar a una joven que pasaba".

El caso revela, desde luego, una irresponsabilidad inadmisibile en quien conduce, no digamos ya un transporte de pasajeros, sino cualquier automóvil o vehículo de motor por las calles de La Habana. La seguridad del transeunte es, en todas partes, un elemento esencial de todas las regulaciones del tránsito. Entre nosotros, sin embargo, de un tiempo a esta parte parece que la vida del transeunte no tiene valor alguno.

De tal modo es así, que se ha llegado a interpretar la luz verde como una franquicia

para atropellar impunemente al que cruza a pie una calle sin respetar las señales del semáforo. Aparte de la razón que pueda tener el chofer y la culpa que corresponda al peatón, conviene no olvidar que la vida humana está por encima de las regulaciones, y eso es precisamente lo que se está olvidando.

Siempre hemos sostenido que los problemas del tránsito son, fundamentalmente, problemas de educación, más que de castigo. Las multas y las demás sanciones son eficaces en último extremo, como factor compulsivo; pero la verdadera eficacia radica en imponer a peatones y automovilistas un concepto estricto de la ley, enseñando al que no sabe sobre el terreno, a fin de que sean respetados por unos y por otros, no sólo los semáforos, sino reglas tan esenciales como la de guardar la derecha, dejar pasar, ir a velocidades prudentes, etcétera.

La disciplina del personal que opera los servicios de ómnibus interurbanos es cosa que concierne a la Corporación Nacional de Transporte regularla y a la policía hacerla cumplir. La vida de los pasajeros y de los peatones depende de ella. No se puede permitir que se repitan casos como el que costó la vida a una infeliz que marchaba confiada por la acera. Si el chofer culpable hubiera estado habituado al sometimiento de una disciplina estricta, a estas horas no pesaría sobre él una muerte.



582 MUERTOS Y

EN ACCIDENTES OCURRIDOS

MÁS DE 5,000 HERIDOS

DURANTE EL PASADO AÑO DE 1956

**Lo que constituye récord.
Pavorosa cifra de muertos
y heridos durante un año**

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes nos remite la estadística de los accidentes del tránsito ocurridos durante el año 1956.

Aparece en dicha estadística que se produjeron 3,701 accidentes, con 582 muertos y 5,592 heridos, cifras que se descomponen en la siguiente forma:

En zonas urbanas: accidentes,

2,398; muertos, 195; heridos, 3,072.

En carreteras: accidentes, 1,303; muertos, 387; heridos, 2,520.

Comprenden los accidentes arrollamientos, vuelcos, caídas de vehículos y choques, habiendo intervenido en los mismos, autos, omnibus, ferrocarriles, motocicletas, bicicletas, tractores y carros de tracción animal.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Reiteran Las Reglas Para el Tránsito

Alarma el Número De los Accidentes

Ante el creciente aumento de accidentes de tránsito que se ha registrado en las últimas semanas, provocando la natural alarma en la ciudadanía, la Policía Nacional ha considerado conveniente reiterar las disposiciones fundamentales que regulan la circulación de vehículos.

El teniente coronel Juan T. Ledón Iglesias, jefe del Servicio de Tránsito, de acuerdo con las instrucciones recibidas del general Hernando Hernández, ha dirigido una alocución pública con el propósito antes apuntado.

En el preámbulo asegura que existen pruebas que tales accidentes están ocurriendo no por defectos de las disposiciones legales reguladoras ni por falta de celo y vigilancia de la fuerza pública en exigir el cumplimiento de las mismas y si por la irresponsabilidad, negligencia e imprevisión de la mayoría de los conductores de los vehículos accidentados.

Por ese motivo se recuerdan y reiteran las disposiciones siguientes:

1.—Transitar siempre por la derecha y a no mayor velocidad de la permitida. (Artículo No. 15 del Código del Tránsito).

2.— No transitar pareados dos o más vehículos. (Artículo 17).

3.—Pasar a los otros vehículos solamente por la izquierda y sin rebasar el máximo de la velocidad permitida y únicamente después de realizar las señales correspondientes y tomar las precauciones debidas. (Art. 20).

4.—Detener totalmente la marcha antes de cruzar o incorporarse a una vía preferencial. Ceder el paso a los que vengan por la derecha al cruzar una vía de igual categoría. Reducir la velocidad y adoptar precauciones al cruzar una vía secundaria. (Art. 22).

5.—Parar totalmente siempre antes de cruzar una línea de ferrocarril y cerciorarse antes de reanudar la marcha que no se acerca ningún tren, carro o motor. (Art. 23).

6.—No rebasar por ningún motivo los límites de velocidad permitidos, a saber:

Dentro de perímetros urbanos:

a) 20 kilómetros por hora por zonas escolares, de silencio o frente a espectáculos públicos.

b) 30 kilómetros por hora por vías comerciales de 6 a. m. a 7 p. m. los días laborales.

c) 45 kilómetros por hora en vías públicas no comerciales y en las comerciales después de las 7 p. m.

En carreteras fuera de perímetros urbanos:

a) 80 kilómetros por hora ómnibus, automóviles y motocicletas.

b) 60 kilómetros por hora camiones, motociclos, motonetas y similares.

c) 20 kilómetros por hora por zonas escolares, de silencio o frente a espectáculos. (Art. 25).

7.—Reducir la velocidad al tomar las curvas. Moderar la marcha, o detener si preciso fuere, ante las señales de los Agentes de la Autoridad o cuando las condiciones de la vía, las dificultades del tránsito intenso, las aglomeraciones, nieblas o cualquier otro motivo, hagan peligroso para la propia o ajena vida, o molesto a los demás, conducir sin extremas precauciones y prudencia.

8.—Cumplir a toda hora y en toda circunstancia las reglas del Art. No. 61 del Código del Tránsito respecto a las señales de los semáforos luminicos.

9.—Estar seguro siempre del perfecto funcionamiento de los frenos, la dirección y las luces del vehículo que se maneje.

10.—Recordar siempre que si se han ingerido bebidas alcohólicas no puede conducirse un vehículo (Art. 34); ni puede mantenerse el perfecto dominio y control del mismo (Art. 35) bajo los efectos de la fatiga, falta de sueño o cansancio.

11.—No realizar virajes en ninguna ocasión en forma de "U" y hacer los virajes permitidos a la izquierda y derecha según las regulaciones de los Artículos 29, 63 y 64 del Código del Tránsito.

De igual modo se recuerda que por reciente disposición en las calles de una sola vía el parqueo de vehículos se rea-

lizará siempre junto a la acera izquierda. Se llama la atención a los ciudadanos que todas las medidas en vigor se han dictado para beneficio general y no en perjuicio de alguien, siendo el deber del ciudadano acatarlas fielmente.

—El presente recordatorio —termina la alocución del teniente coronel Ledón— se hace como una apelación al buen sentido, sensatez y cordura de todos los conductores de vehículos y como una llamada a la cívica cooperación de los mismos en los esfuerzos y el empeño de los miembros de la Policía Nacional, en cumplimiento de los deseos y las instrucciones del general Hernando Hernández por disminuir los fatales accidentes de tránsito, pero a la vez se hace la advertencia que la negligencia al cumplimiento y acatamiento a las presentes y demás regulaciones del Código de Tránsito serán perseguidas y reprimidas sin contemplación alguna por la fuerza policíaca por todos los medios legales.



AUTOMOVILISMO

UNA PAVOROSA REALIDAD: LOS ACCIDENTES DEL TRANSITO

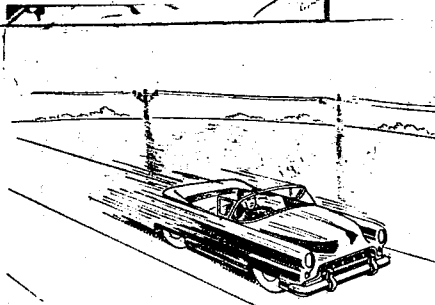
ESTE Año Nuevo se nos presentó con la guadaña en la mano... Parece que el Viejo —que se las gastaba en esto de segar vidas de automovilistas y peatones—traspasó a su sucesor el afilado instrumento, en vez de desaparecer, bien lejos, con él a cuestras... Y a ciencia cierta que el nacimiento 1957 ha resultado ser un niño muy precoz, dotado de una indiscutible afición a lo trágico.

Las cifras de muertos y heridos que nos ha facilitado el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y que en lugar aparte reproducimos, son harto elocuentes e impresionantes. Sobre todo, si asociamos a la frialdad de las cifras el dramatismo y la espectacularidad de los que aún tenemos en mente, por ser los últimos: los dos muertos en la Avenida de Dolores —un camión contra un "gas-car"... los dos muertos en Arroyo Arenas —un camión de Obras Públicas contra un tren de caña... una muerte en Once e I... otra en Carlos III y Zapata... otra, horrible, en Paseo y 17... la dama gravemente herida en 23 y J, cuya máquina fue a caer al sótano de una librería... el auto que por Santa Catalina rompió un muro de concreto y una alambrada para caer volcado en los terrenos de la Ciudad Deportiva... los cinco heridos al volcarse un camión en la carretera del Wajay por patinar en pavimento mojado... el de las cinco maestras heridas al chocar un auto contra un camión en la carretera de Sagua la Grande... El espectacular y trágico del domingo pasado en la carretera de Rancho Boyeros a Santiago de las Vegas, en el cual un auto a velocidad inconcebible, fue a chocar contra un poste que derribó, rebotando después contra otro para caer volcado después de varias volteretas. Resultado: un muerto y dos heridos... Y... tantos otros ocurridos en estos días que elevan hasta lo incomprensible las cifras de las desgracias en el tránsito.

Pero lo más terrible de todo, lo que debe causarnos más que preocupación, pavor, es que esta tragedia ciudadana, hija del disloque y la irresponsabilidad, va creciendo y agigantándose día a día, año tras año; quizás alimentada por una especie de indiferencia o insensibilidad colectiva hacia los grandes males, no ya del prójimo, sino propios.

Si hemos perdido, y casi por completo, el espíritu de protección hacia los demás, si vamos despojándonos, poco a poco, hasta del natural instinto de conservación, ¿qué armas nos quedan para enfrentarnos a un mal como el de los accidentes del tránsito, más cruel y devastador que cualquiera revolución, o peste, o cataclismo que hayamos conocido?

Y por desgracia, esa manada de caballos de fuerza desbocados—tal es nuestro "tránsito"—necesita de brazos muy poderosos que empujen las riendas con firmeza, y de la acción enérgica de una suma de fuerzas que frene con vigor la dislocada y peligrosa carrera. Esa suma de fuerzas, ese brazo poderoso e insustituible, se llama: cooperación



Locura sobre ruedas...



ciudadana. Y a ella tiene que concurrir la acción conjunta de todos: la de la familia, con advertencias, consejos y machaqueo constante... la de las autoridades, con estricta vigilancia, sanciones adecuadas y justas y el ejemplo emulador... la del amigo, la del compañero, la del ciudadano con el otro ciudadano... Sí, todos, todos juntos y cada quien a la medida de su esfuerzo, nos empeñamos en una campaña cerrada contra los accidentes del tránsito, estaremos preocupándonos no sólo por la seguridad de nuestros semejantes, sino también por la propia.

¿SOBRAN CABALLOS DE FUERZA O FALTAN CAMISAS DE IDEM?

¿Qué nos pasa a los choferes? ¿No sabemos manejar porque nunca hemos aprendido bien, o aprendimos y echamos las enseñanzas fuera del automóvil? ¿Será que hemos perdido el sentido de la responsabilidad? ¿Es que no acabamos de formarnos conciencia de que cuando conducimos un vehículo llevamos bajo nuestro dominio una pesada mole de hierro que se desliza sobre ruedas, y velozmente, por la vía pública; que por pública es de todos: de los otros choferes, de los peatones que por ella cruzan? ¿Cómo es que si estamos sanos física y mentalmente, y por lo tanto cuerdos, no vemos ni oímos un tren que se nos viene encima, o nos vemos sin poder con-

UNA PAVOROSA REALIDAD: LOS ACCIDENTES DEL TRANSITO

ESTE Año Nuevo se nos presentó con la guadaña en la mano... Parece que el Viejo

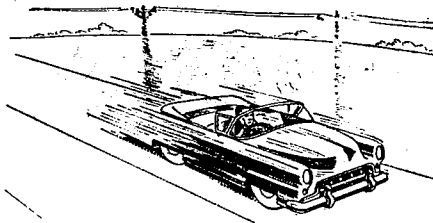
que se las gastaba en esto de segar vidas de automovilistas y peatones—traspasó a su sucesor el afilado instrumento, en vez de desaparecer, bien lejos, con él a cuestas... Y a ciencia cierta que el nacimiento 1957 ha resultado ser un niño muy precoz, dotado de una indiscutible afición a lo trágico.

Las cifras de muertos y heridos que nos ha facilitado el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y que en lugar aparte reproducimos, son hartamente elocuentes e impresionantes. Sobre todo, si asociamos a la frialdad de las cifras el dramatismo y la espectacularidad de los que aún tenemos en mente, por ser los últimos: los dos muertos en la Avenida de Dolores—un camión contra un "gas-car"... los dos muertos en Arroyo Arenas—un camión de Obras Públicas contra un tren de caña... una muerte en Once e I... otra en Carlos III y Zapata... otra, horrible, en Paseo y 17... la dama gravemente herida en 23 y J, cuya máquina fue a caer al sótano de una librería... el auto que por Santa Catalina rompió un muro de concreto y una alambrada para caer volcado en los terrenos de la Ciudad Deportiva... los cinco heridos al volcarse un camión en la carretera del Wajay por patinar en pavimento mojado... el de las cinco maestras heridas al chocar un auto contra un camión en la carretera de Sagua la Grande... El espectacular y trágico del domingo pasado en la carretera de Rancho Boyeros a Santiago de las Vegas, en el cual un auto a velocidad inconcebible, fue a chocar contra un poste que derribó, rebotando después contra otro para caer volcado después de varias volteretas. Resultado: un muerto y dos heridos... Y... tantos otros ocurridos en estos días que elevan hasta lo incomprensible las cifras de las desgracias en el tránsito.

Pero lo más terrible de todo, lo que debe causarnos más que preocupación, pavor, es que esta tragedia ciudadana, hija del disloque y la irresponsabilidad, va creciendo y agigantándose día a día, año tras año; quizás alimentada por una especie de indiferencia o insensibilidad colectiva hacia los grandes males, no ya del prójimo, sino propios.

Si hemos perdido, y casi por completo, el espíritu de protección hacia los demás, Si vamos despojándonos, poco a poco, hasta del natural instinto de conservación, ¿qué armas nos quedan para enfrentarnos a un mal como el de los accidentes del tránsito, más cruel y devastador que cualquiera revolución, o peste, o cataclismo que hayamos conocido?

Y por desgracia, esa manada de caballos de fuerza desbocados—tal es nuestro "tránsito"—necesita de brazos muy poderosos que empujen las riendas con firmeza, y de la acción enérgica de una suma de fuerzas que frene con vigor la dislocada y peligrosa carrera. Esa suma de fuerzas, ese brazo poderoso e insustituible, se llama: cooperación



Locura sobre ruedas...



ciudadana. Y a ella tiene que concurrir la acción conjunta de todos: la de la familia, con advertencias, consejos y machaqueo constante... la de las autoridades, con estricta vigilancia, sanciones adecuadas y justas y el ejemplo emulador... la del amigo, la del compañero, la del ciudadano con el otro ciudadano... Sí, todos, todos juntos y cada quien a la medida de su esfuerzo, nos empeñamos en una campaña cerrada contra los accidentes del tránsito, estaremos preocupándonos no sólo por la seguridad de nuestros semejantes, sino también por la propia.

¿SOBRAN CABALLOS DE FUERZA O FALTAN CAMISAS DE IDEM?

¿Qué nos pasa a los choferes? ¿No sabemos manejar porque nunca hemos aprendido bien, o aprendimos y echamos las enseñanzas fuera del automóvil? ¿Será que hemos perdido el sentido de la responsabilidad? ¿Es que no acabamos de formarnos conciencia de que cuando conducimos un vehículo llevamos bajo nuestro dominio una pesada mole de hierro que se desliza sobre ruedas, y velozmente, por la vía pública; que por pública es de todos: de los otros choferes, de los peatones que por ella cruzan? ¿Cómo es que si estamos sanos física y mentalmente, y por lo tanto cuerdos, no vemos ni oímos un tren que se nos viene encima, o nos vemos sin poder con-

IP
PATRI
DOCUM
OFICINA DEL
DE LA I

trolar el automóvil contra los árboles y los postes, o rebasamos las aceras para meternos destrozados y destrozándolo todo en la sala de una casa?

No se conciben fallos tan enormes. Y queda por decidir, si todas estas cosas suceden porque sobran caballos de fuerza en los motores o faltan camisas de fuerza para los choferes.

Tal parece que un espíritu maligno se acomoda en el vehículo al lado del chofer, induciéndolo a pisar el acelerador "hasta la tabla", a cruzar como un bólido las intersecciones, a dar cortes imprudentes, a distraerle vista y mente del camino...

Y así, no se puede ir muy lejos, a no ser al cementerio o al hospital. Por eso, cada vez que los choferes nos subimos al vehículo debiéramos mantener en la mente como una idea fija, que nuestro asunto es llegar adonde vamos, y sin problemas; y que para ello, es necesario que mientras estemos al timón, no pueda haber para nosotros nada más importante en ese momento que conducir, y conducir responsablemente, con la atención bien despierta.

EL EXCESO DE DERECHOS: MAL ENDEMICO. ¿POR QUE NO APRENDEREMOS A "CEDER"?

Otras veces, por mejor decir, siempre, esa especie de duende o espíritu endiabrado que parece poseernos cuando conducimos, nos grita al oído: "La calle es tuya. Los demás no cuentan. Y si para algo contarán, sería para abrirte paso cuando tú te acerques. Tuyo y sólo tuyo es el "derecho de vía". No se lo cedas a nadie, ni por nada. ¡Ah! Y si te ocurre un accidente, no chocaste: chocaron contigo... No arrollaste a nadie: embistieron tu auto... No te volcaste: te volcó la carretera, bien porque estaba en mal estado, bien por mojada..."

Así, embrujados, nos creemos poseídos de un exceso de derechos en el tránsito, que decide todos nuestros actos cuando conducimos. Exceso de derecho que podemos palpar cuando creemos poder cruzar la intersección sin frenar por el sólo hecho de haber sonado el claxon... Exceso de derechos cuando, al aparecer la luz verde en el semáforo salimos hechos una flecha sin preocuparnos de los peatones que aún no alcanzaron la acera... Exceso de derechos el del chofer del camión que le "da la brava" a todo el mundo, incluso al "guaguero"... El del "guaguero" que "cañonea" al automovilista...

El del automovilista que se lo hace a los ciclistas, y éstos a los peatones... Exceso de derechos cuando intentamos pasar a otro vehículo en una intersección... Exceso de derechos cuando zigzagueamos de vía en vía y hasta tomamos la dirección contraria para pasar a los otros carros, sencillamente porque creemos tener derecho a que nadie se interponga a nuestro paso, no importa la velocidad que llevemos... Exceso de derechos, en fin, que se comprueba en el 99 por ciento de los casos de accidentes, escuchando la rotunda negativa de los dos choferes a aceptar un mínimo de culpa.

Ese exceso de derechos, esa mentalidad intolerante, incapaz de ceder en nada, ni por nadie, es muy probablemente el móvil y causa principal de los accidentes del tránsito.

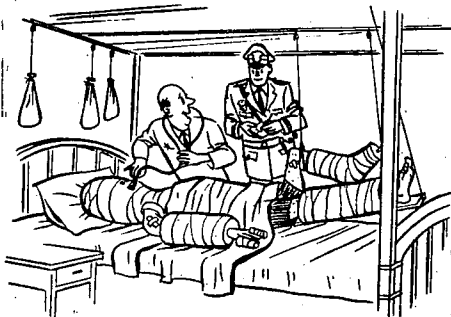
El "derecho de vía", no sólo tenemos que cedérselo a los carros de bomberos, a las ambulancias, a las perseguidoras y a los demás vehículos equipados con sirena. Tenemos que meternos en la cabeza, y bien en lo hondo, que existen muchos otros casos comunes y corrientes en que estamos obligados a ceder el "derecho de vía", casos que no sólo están previstos por nuestras leyes, sino que además, constituyen normas de protección y

seguridad universales, cuyo cumplimiento es indispensable en las naciones civilizadas. (Vea el lector en lugar aparte algunos de estos casos).

El saber ceder es un gesto tan comprensivo como elegante. Y en el tránsito, como en cualquier otro orden, el ser educados y corteses "cae bien" en los demás y fácilmente encuentra emuladores que han de entender estas buenas costumbres más allá de lo que nos imaginamos. Pero hace falta que un buen número de automovilistas de los que sentimos y pensamos así, "rompa el hielo" y comience a sembrar en la práctica, con el ejemplo.

Si la cooperación ciudadana, por un lado, se empeñara en combatir los accidentes del tránsito. Y por el otro, los choferes aprendiéramos a ceder en nuestros supuestos derechos mutuos, los accidentes del tránsito quedarían muy pronto reducidos a una cifra muy cerca del cero. Roguemos a Dios por que sea así.

Fotos: Cortesía de "Alerta"



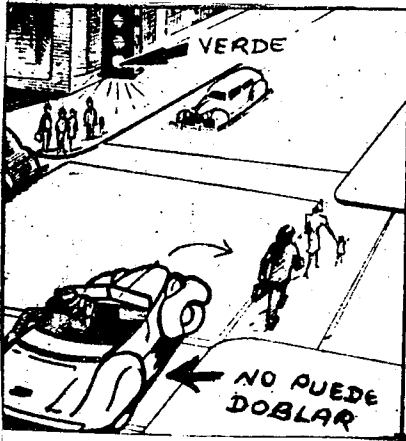
Dice que él tenía el "derecho de vía..."



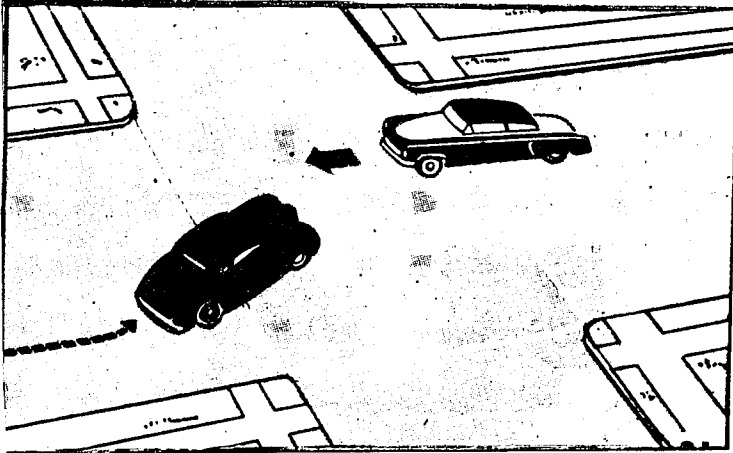
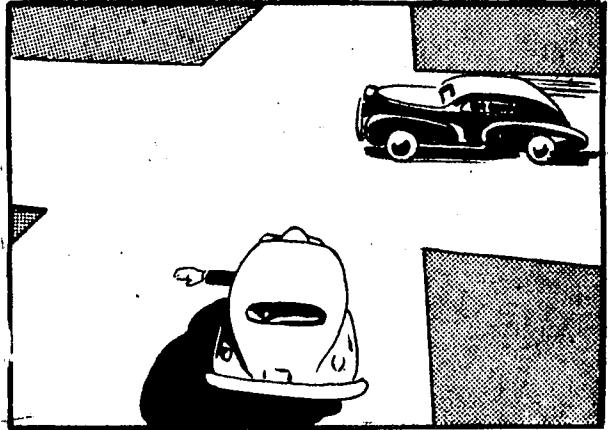
PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

HAY QUE CEDER EL DERECHO DE VIA...



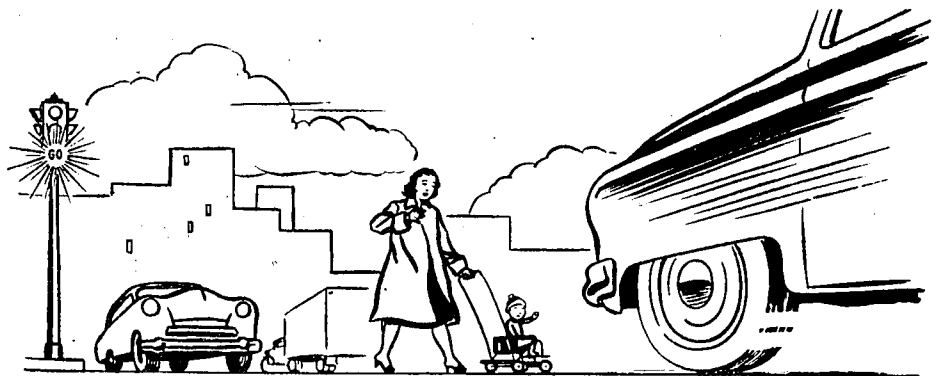
La luz verde autoriza al automovilista a seguir o doblar a la derecha. Pero si hay peatones cruzando por la transversal — están amparados por la luz roja— a ellos hay que ceder el derecho de vía y, hasta que todos hayan cruzado, el automovilista no podrá doblar.



En calles de igual categoría, es decir ambas preferenciales o ambas secundarias, el chofer situado a la izquierda tiene que ceder el derecho de vía al que viene por su derecha. Se supone, naturalmente, que en la intersección no existe semáforo ni policía dirigiendo el tránsito.

El chofer que vaya a doblar a la izquierda en una intersección cualquiera, debe esperar a que pasen los vehículos que se aproximan en dirección contraria, pues de ellos es el derecho de vía.

Los choferes tienen que ceder el derecho de vía a los peatones que cruzan una intersección de acuerdo con las regulaciones del tránsito, así como a aquéllos que los sorprenda el cambio de luz atravesando la calle por la zona de seguridad.



LAS SANCIONES DEL CÓDIGO DE TRANSITO

ANTE EL AUMENTO DE LOS ACCIDENTES CABE PREGUNTAR SI SON EFECTIVAS Y ADECUADAS LAS VIGENTES SANCIONES

DE acuerdo con el informe rendido por el secretario de la Comisión Nacional de Tránsito, un total de 12 personas muertas y 112 heridas ha sido el balance de 72 accidentes registrados en el territorio nacional durante la semana comprendida del lunes 28 de enero hasta el domingo 3 de febrero. Esas cifras arrojan un aumento, en relación con la semana anterior, de tres accidentes, cuatro muertos y veintinueve heridos.

Quiere decir lo expuesto, que la imprudencia se sigue manifestando en el tránsito de modo alarmante y que las pérdidas de vidas, lesionados y daños materiales que representan tales sucesos, invitan a contemplar la cuestión muy a fondo, ya que, al parecer, las medidas actuales de vigilancia y las sanciones que se imponen a los culpables son insuficientes.

En diversas ocasiones, al comentar estos hechos, hemos manifestado que el actual Código de Tránsito es una ley inspirada en la experiencia y que observa con acierto muchísimos casos que han sido frecuentes, señalando reglas muy atinadas para evitar accidentes en las ciudades y en las carreteras.

No obstante, frente a lo que nos dicen las estadísticas y teniendo en cuenta la frecuencia y gravedad de los accidentes del tránsito, cabe preguntarse si las sanciones que fija la actual legislación y el procedimiento que se emplea para hacer efectivas las indemnizaciones no resultan en muchos casos inoperantes.

Siempre se espera que frente a sanciones severas y al mismo tiempo justas, los infractores de la ley disminuyan y con más razón cuando se llega al convencimiento de que esa ley ha de ser aplicada y cumplida rigurosamente.

¿Es que acaso no resulta así en el Código de Tránsito? Esta pregunta hay que hacerla con ánimo de rectificación, para estudiar y analizar detenidamente las deficiencias que se observan en la actualidad. Y si es necesario ir a una reforma, váyase a ella sin demora, como se va a combatir una grave epidemia que destruye vidas y produce daños irreparables.

En cuanto al procedimiento de indemnizaciones, muchas son las quejas que se escuchan debido a que éstas son objeto de trámites sumamente dilatados y engorrosos y se prestan, por otra parte, a que terceras personas lucren con esas demoras, ofreciendo y dando cantidades menores a las que tiene derecho a recibir el perjudicado.

Las indemnizaciones, pues, han de ser también objeto de reforma para hacerlas prácticas, inmediatas, o, por lo menos, objeto de un trámite breve. Más claro: que el declarado culpable de un accidente sea sancionado de acuerdo con su grado de culpa y obligado a pagar la indemnización fijada por las autoridades judiciales, de manera que aquella persona que ha de recibirla, la obtenga en el más breve plazo posible.

Todo cuanto se haga para detener este incremento de la imprudencia seguramente tendrá el apoyo más decidido de la comunidad, que no cesa de demandar mayor seguridad para su vida, siempre en peligro frente a millares de imprudentes.



PROBLEMA DEL TRANSITO

**EL AUMENTO ANUAL DE 19,000 AUTOS
SOBRE LOS 203 MIL QUE YA TENEMOS
IMPLICA TOMAR MEDIDAS DE FUTURO**

El 31 de diciembre del pasado año había en Cuba 202,923 vehículos motorizados inscritos en el Fondo Especial de Obras Públicas, según las estadísticas de esta Oficina, publicadas en las páginas de "Vida Económica", de nuestra edición anterior. Esta cifra considerada en proporción al número de habitantes, a la densidad de población y al perímetro de nuestras ciudades, resulta bastante elevada. En nuestro país, en comparación con otros similares al nuestro y aun comparándonos también con algunos de más intensa actividad económica, es muy elevado el porcentaje de vehículos motorizados.

Esta realidad obliga a considerar aspectos diversos de los múltiples problemas que de ello se derivan. Estos problemas resultan mucho más agobiantes si se hace un estimado del aumento posible del número de vehículos motorizados que podrán circular en los próximos diez años, por ejemplo, tomando como base los aumentos habidos en los últimos años. Naturalmente, la conclusión obligaría a resolver de manera inmediata los problemas del parqueo, de anchura de las calles y avenidas, de ubicación de oficinas públicas para evitar grandes congestiones de tránsito, etcétera, etcétera.

El tema es de un extraordinario interés, porque no sólo afecta muy directamente a la ciudad, como uno de sus problemas capitales, sino que también afecta a cada ciudadano, sea o no propietario de automóvil. De esa mayor o menor congestión del tránsito depende, en gran parte, el desenvolvimiento de la vida toda de la ciudad, el posible volumen de gestiones y negocios que cada uno puede realizar, el montante total de transacciones comerciales y, en fin, múltiples modalidades de la vida ciudadana.

Adviértase que en esas estadísticas publicadas por INFORMACION en su edición anterior, se consigna que en los años de 1947, 48 y 49, había en circulación, respectivamente, 66.7, 84.0 y 91.1 mil vehículos motorizados. Se dirá que en esos años de guerra existían restricciones de producción y dificultades de adquisición. Pero no se puede olvidar que en esos años ya padecíamos los "tranques", las "bravas" y demás fatales consecuencias del excesivo tránsito en las calles.

Pasa la guerra y ese volumen de vehículos motorizados aumenta en una proporción creciente. No se advierte un salto notable de la restricción de guerra a la liberalidad de la paz. Por el contrario, la pauta de aumento es proporcional al aumento que se advierte en esos años de 1947, 48 y 49, con la agravante de que el aumento se mantiene muy estable, hasta llegar a los 200,000 que actualmente tenemos. Véanse los números: En 1950, 114.0, o sean unos 19,000 vehículos más que en 1949. Al año siguiente, tenemos, 133.0; en 1952, 152.5, que acusan un aumento similar. Hay cierto descenso en 1953 y 1954, con 157.4 y 166.6. Pero al siguiente año, en 1955, vuelve a recuperarse el nivel normal de aumento anual que está representado por unos 19,000 vehículos, con 185,867, y en 31 de diciembre de 1956, esta cifra se eleva a 202,923, con el mismo aumento. O, lo que es igual, que si se mantiene ese promedio de aumento, durante algunos años, cosa que no es de dudar, puesto que persiste desde 1947, es fácil hacer un estimado del número de vehículos motorizados que tendremos dentro de algunos años. Y, naturalmente, es fácil también de prever la gravedad de los complejos problemas del tránsito, del parqueo, de la circulación, en fin; que habremos de confrontar, en tales proporciones que resultará poco menos que imposible moverse en la ciudad si esos problemas no se abordan desde ahora. La realidad que apuntamos es realmente grave. Hay que viabilizar los parques subterráneos, las expropiaciones de lugares para parqueos en sitios estratégicos, al ensanche de algunas calles, al ensanche también de las entradas de las carreteras de La Habana, para lograr, en fin, la solución de un problema que si no se planea desde ahora resultará en el mañana poco menos que insoluble y de una gravedad extraordinaria.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Dicta medidas Transportes por la carrera de autos de mañana

A distintas horas prohíben el parqueo de autos en diferentes calles de La Habana y el Vedado

El ministro de Transportes, señor Mario Cobas Reyes, ha dispuesto se preste la debida cooperación en la celebración de carreras de automóviles durante los días 23 y 24 del presente mes, como eliminatorias, y el día de mañana en que tendrá lugar la Carrera Internacional en opción al Primer Gran Premio de los quinientos kilómetros.

Se han dictado las siguientes instrucciones, en relación con las carreras antes mencionadas, sobre cierre y apertura, desvíos, prohibición de parqueo y establecimiento de zonas de parqueo en las diversas calles de la Ciudad de La Habana como sigue:

a) Los vehículos de todas clases que se dirijan de San Lázaro a Belascoaín, desviarán a la izquierda por San Nicolás a Lagunas y por ésta a Belascoaín y si quieren continuar hacia el Vedado lo harán por Concordia, invirtiéndose la dirección de esta última calle durante los días 23, 24 y 25, desde Belascoaín a Infanta, para evitar la congestión de la calle Neptuno.

b) Los que transitan por el Malecón hacia el Vedado, por la senda extrema derecha del Malecón, doblarán a la izquierda por Escobar, a Lagunas a Belascoaín, a Concordia, Infanta y por ésta al Vedado. Y los vehículos de la senda del centro e izquierda, doblarán a la izquierda por Campanario a Neptuno o a Zanja y por cualquiera de estas dos vías a Infanta.

c) Los vehículos que transiten por Belascoaín hacia el Vedado doblarán a la izquierda en San José o Neptuno. Y los que transitan por Belascoaín hacia La Habana lo harán por San Miguel o Animas.

d) Los vehículos que transiten por San Lázaro de Infanta a La Habana, tomarán por Aramburu a San Rafael o Zanja, quedando la calle de Soledad libre de estacionamiento para transitar por ella vía San Lázaro hacia Infanta.

e) Los vehículos que transiten por Calzada hacia La Habana, tomarán Paseo a la derecha y por Zapata y Carlos III hacia La Habana.

f) Se prohíbe el parqueo a partir de las 12 p. m. del día 22 hasta las 7 p. m. del día 25 de febrero para de esa manera darle fluidez al tránsito, en los desvíos de las siguientes calles:

Lagunas, desde San Nicolás a Belascoaín.

Campanario, de Malecón a Zanja Escobar, desde Malecón a Zanja.

Neptuno, desde Belascoaín a Infanta.

Aramburu, desde San Lázaro a Zanja.

Concordia, desde Belascoaín a Infanta.

Soledad, desde San Lázaro a Zanja.

Calle F, (Vedado), desde Malecón a Línea.

Calle E, (Vedado) desde Malecón a Línea.

Calle M, (Vedado) desde Línea a Calzada.

g) Se establecen durante los días 23, 24 y 25 de febrero, las siguientes zonas de parqueo:

Malecón desde la calle E (Vedado) hasta la de Paseo (Vedado), de culata a ambos lados.

Calle Primera (Vedado) paralelo a ambos lados, y en las demás vías en la dirección de Malecón y Zapata, comprendidas entre la calle E y Paseo, ambas en el Vedado.

h) Queda terminantemente prohibido el estacionamiento de toda clase de vehículos en:

Malecón desde Gervasio a G por ésta a Calzada, por Calzada y Marina hasta Belascoaín y Malecón, que es el punto de partida.

i) Todos los residentes enclavados dentro del perímetro de la misma, señalada en el inciso anterior, no podrán mover sus vehículos, el día 23 desde las 10 a. m. hasta las 7 p. m.; el día 24, desde las 10 a. m. hasta las 7 p. m. y el día 25, desde las 6 a. m. hasta las 7 p. m. dentro de dicho circuito.



MUERTAS 54 PERSONAS Y HERIDAS 404 EN ACCIDENTES EN FEBRERO

Hubo 105 choques de vehículos... En 36 vuelcos 15 decesos... Informe del Consejo para la Prevención

Resultaron muertas 54 personas y 404 heridas en 273 accidentes de tránsito ocurridos durante el pasado mes de febrero, según el informe-resumen del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, que preside el señor Gustavo Madrazo.

En ese espacio de tiempo se produjeron en las zonas urbanas 62 choques de vehículos con 3 muertos y 137 heridos, y en carreteras 43 choques, con 10 muertos y 70 heridos.

Los accidentes donde resultaron personas arrolladas, fueron los siguientes: en zonas urbanas: arrollados por autos: 48 accidentes con 5 muertos y 48 heridos; por ómnibus: 18 accidentes con 3 muertos y 15 heridos; por camiones: 8 accidentes con un muerto y 8 heridos; por trenes: 8 accidentes con 5 muertos y 3 heridos; por motocicletas: 3 accidentes con 4 heridos; por bicicletas: 3 accidentes con 3 heridos; y por carros de tracción animal: un accidente con un herido. Total: 89 accidentes con 14 muertos y 82 heridos.

En carreteras los casos de arrollados fueron los siguientes: por autos: 21 accidentes con 7 muertos y 14 heridos; por camiones: 4 accidentes con un muerto y 3 heridos; por trenes: un accidente con un muerto. Total: 26 accidentes con 9 muertos y 17 heridos.

VUELCO

Los vuelcos en zonas urbanas fueron los siguientes: De autos: uno con un herido; de camiones: uno con dos heridos. Total: 2 vuelcos con 3 heridos. En carreteras: 23 vuelcos de autos con 7 muertos y 44 heridos; 2 vuelcos de ómnibus con 4 heridos; 9 vuelcos de camiones con 8 muertos y 33 heridos. Total: 34 vuelcos con 15 muertos y 81 heridos.

CAIDAS DE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas de vehículos en marcha en zonas urbanas fueron: de autos: un accidente con un herido; de ómnibus: 3 accidentes con 3 heridos; de camiones: un accidente con un herido; de motocicletas: 5 accidentes con un muerto y 4 heridos; de bicicletas: 2 accidentes con 2 heridos. Total: 12 accidentes con un muerto y 11 heridos. En carreteras: de autos: un accidente con un herido; de motocicleta: 4 con 2 muertos y 2 heridos. Total: 5 accidentes con 2 muertos y 3 heridos.

En las zonas urbanas hubo un total general de 165 accidentes con con 18 muertos y 233 heridos; y en carreteras, 108 accidentes con 36 muertos y 171 heridos.

INTERVENCION DE VEHICULOS

Los vehículos que intervinieron en choques fueron: en zonas urbanas: 72 autos; 13 ómnibus; 10

camiones; 1 trenes; 12 motocicletas; 3 bicicletas; 5 carros de tracción animal; cosa inanimada (postes, árboles, etcétera), 5. En carreteras: 46 autos; 6 ómnibus; 23 camiones; un tren; 2 motocicletas; y 10 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera).

OTRO RESUMEN

También por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes se ha dado a conocer un resumen de accidentes del tránsito del 23 de febrero al primero de marzo, en el que se señala que en ese espacio de tiempo hubo 84 accidentes con 15 muertos y 137 heridos.

ARROLLADOS

Los accidentes donde hubo arrollados en zonas urbanas, fueron: por autos: 13 accidentes con 2 muertos y 11 heridos; por ómnibus: 6 accidentes con 6 heridos; por camiones: un accidente con un herido; por trenes: 2 accidentes con un muerto y un herido; por bicicletas: 2 accidentes con 2 heridos. Total: 24 accidentes con 3 muertos y 21 heridos.

En carreteras: por autos: 6 accidentes con 2 muertos y 4 heridos; por camiones: 3 accidentes con un muerto y 2 heridos. Total: 9 accidentes, con 3 muertos y 6 heridos.

VUELCO

Los vuelcos en zonas urbanas fueron, en ese intervalo: en zonas urbanas: de camiones: uno con 2 heridos. Total: un vuelco con 2 heridos. En carreteras: 7 vuelcos de autos con 3 muertos y 17 heridos; 5 de camiones, con 22 heridos. Total: 12 vuelcos con 2 muertos y 39 heridos.

CAIDAS DE VEHICULOS EN MARCHA

Caidas de vehículos en marcha en zonas urbanas: de autos: una con un herido; de ómnibus: una con un herido; de camiones: una con un herido; de trenes: dos, con dos heridos; de motocicletas: una con un herido. Total: 6 caídas con seis heridos. En carreteras: de ferrocarriles: una con un herido. Total: una caída con un herido.

CHOQUES

Los choques de vehículos en zonas urbanas fueron: 19 con 2 muertos y 41 heridos. En carreteras fueron 12 choques con 4 muertos y 21 heridos.

Total de accidentes en zonas urbanas: 50, con 5 muertos y 70 heridos. En carreteras: 34 accidentes con 10 muertos y 67 heridos.

LOS VEHICULOS

Intervinieron en esos choques los siguientes vehículos: en zonas urbanas: 23 autos; 2 ómnibus, 3 camiones, 2 trenes, 5 motocicletas, 2 bicicletas y un carro de tracción animal; en carreteras: 14 autos, 6 camiones, una motocicleta y una cosa inanimada.

DEFICIENCIAS

EN EL TRANSITO

LAS GRAVES CONSECUENCIAS QUE A DIARIO OCASIONAN MERECER MAYOR ESTUDIO Y MEDIDAS MAS EFICACES

CON motivo de los últimos accidentes del tránsito, tan trágicos y lamentables, ha vuelto al comentario público la necesidad de una importante rectificación de medidas oficiales y de más técnicos sobre la materia, de manera que las estadísticas no continúen ofreciéndonos un constante y muy alarmante aumento de desgracias.

Bien se sabe que en lo educativo poco se ha podido lograr. No ha sido posible crear una conciencia de mayor responsabilidad en muchos ciudadanos que guían vehículos sin tomar las más elementales precauciones y sin rectificar en una de las causas fundamentales de los accidentes graves: el exceso de velocidad, tanto en las poblaciones como en las carreteras.

Hay que tomar medidas especiales en cuanto a este desenfrenado correr. Situarlo como el primer renglón a vigilar y sancionar severamente, sin necesidad de que tal exceso haya producido el perjuicio con pérdidas de vida o de intereses. Es un hecho por todos contemplado, que se corre vertiginosamente a muchísima más velocidad que la permitida por el Código de Tránsito, y que en muchos casos esa grave infracción no es sancionada de acuerdo con la ley.

No podemos olvidar, —y ahora nos vamos a referir a varios mensajes que hemos recibido en ese sentido,— la imprudencia del peatón. Muy cierto es que millares de personas caminan por la vía pública sin tomar ellas las precauciones que les corresponden, evitando por su parte diversos accidentes. Atraviesan las calles antes de llegar a la esquina y muchas veces sin mirar hacia la dirección por la que circulan los vehículos, haciendo imposible que el chofer pueda frenar oportunamente ante una salida súbita e inesperada.

El peatón tiene derecho a que el chofer tome cuantas medidas sean necesarias a fin de proteger la vida de los demás, pero es lógico que también el peatón trate de protegerla por cuenta propia, no cometiendo imprudencias como las ya mencionadas, porque no todos los que guían vehículos son seres irresponsables y tratan por cuantos medios están a su alcance de evitar desgracias.

Hay, pues, que considerar el tránsito en esa relación de chofer y peatón y en materia educativa llevar las advertencias por igual a unos y otros.

En cuanto al establecimiento de parquímetros, hemos de considerarlo como un ensayo que ojalá dé buenos resultados como ha ocurrido en otras ciudades, ordenándose debidamente tal sistema. Pero hay que insistir en la necesidad de construir más zonas de parqueo en distintos lugares de la ciudad.

Y cabe preguntar, qué se ha hecho hasta ahora con los varios proyectos presentados a la consideración de las autoridades para aliviar la congestión y los perjuicios económicos que reciben las clases vivas de diversas zonas de la capital, al no poder los clientes parquear sus autos cerca de los establecimientos comerciales.



Editorial

Los Accidentes del Tránsito

LOS accidentes del tránsito son, desde luego, una consecuencia de la vida moderna, y se registran en todas partes. Pero en Cuba parece que vamos directamente a batir todos los records por lo que respecta a la gravedad. El número de choques de consecuencias mortales dentro de la propia Habana es cada vez mayor, lo cual revela que abundan los vehículos conducidos imprudentemente, empezando por los de servicios de pasajeros y terminando por los particulares.

Una vez más, insistimos en la necesidad de intensificar la vigilancia policiaca, no tanto con la finalidad de recurrir al método de las sanciones rigurosas, como para enseñar a peatones y choferes a conducirse disciplinadamente en la vía pública. Es necesario inculcar en el ánimo de todos que las regulaciones establecidas responden, fundamentalmente, a motivos de seguridad. No cabe, en modo alguno, excusa para quienes ignoran las señales de los semáforos y siguen con la luz roja convencidos de que así ganan el tiempo perdido en los tranques. Ese tipo de chofer no sólo pone en peligro su propia vida, sino la de los demás.

Hay, por otro lado, choferes que se consideran prudentes porque avanzan lentamente por las avenidas, sin guardar la derecha para dejar pasar a los que van

detrás. Esos son, sin embargo, los causantes del continuo zigzaguo que se ve en las avenidas y de los atascamientos que se producen innecesariamente en las horas congestionadas por la circulación de vehículos. En ninguna parte del mundo se da el caso de que los automóviles vayan de paseo ocupando la izquierda de las avenidas. En La Habana se llega al colmo de detener el automóvil para comprar el periódico en medio de la calle.

El estricto acatamiento de las disposiciones del tránsito hace posible que ciudades tan grandes y populosas como Nueva York, donde transitan diariamente millones de vehículos, hayan reducido al mínimo los choques, siendo cada vez más raros los casos de accidentes mortales dentro de la población. Y eso sin perjuicio de que dentro del casco de la ciudad estén autorizadas velocidades más altas que en La Habana, pues allí se cuenta por millas.

Debe intensificarse la campaña para familiarizar a peatones y choferes con todas las reglas del tránsito, inculcando en unos y en otros el espíritu de obediencia estricta a todas las señales de los semáforos. Con ello se logrará que los imprudentes y los audaces vayan quedando aislados y se destaquen al cometer infracciones, siendo más fácil su localización y su castigo.



Abil 4/57 1918

DOCE MUERTOS

Y 94 HERIDOS

EN UNA SEMANA. 78 ACCIDENTES DESDE

EL 26 AL 31 DE MARZO PASADO. - RECORD

La Comisión Nacional del Tránsito informó que durante la semana comprendida entre el lunes 25 y domingo 31 de marzo pasado, se registraron 78 accidentes del tránsito en zonas urbanas y rurales con su saldo de 12 muertos y 94 heridos, lo que significa un muerto más pero 12 heridos menos

que en la semana anterior. El secretario de dicha Comisión, doctor Raúl Zayas Zazán, especifica que los muertos se produjeron del modo siguiente: 6 por arrolladuras; 2 en vuelcos y 4 en choques. Los heridos: 26 por arrolladuras; 28 en vuelcos; 5 en caídas de vehículos y 35 en choques.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Cada vez hace más difícil el tránsito en nuestra capital

149

Una rémora que impide la circulación. Una sugerencia sin costo alguno para nadie

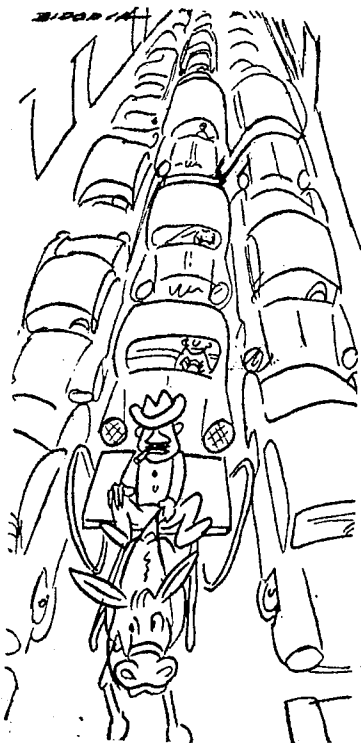
FATAL RETROCESO

Estos carros suelen provocar accidentes graves y afean las calles y grandes avenidas

Por **GUILLERMO VILLARRONDA**
(De la Redacción de ALERTA)

La Habana es sin duda una gran ciudad, o va siéndolo a pasos agigantados, pero todavía conserva muestras de sus días primitivos. La tracción animal —entre otros restos del pasado que aún nos quedan— no puede escapar a nuestro juicio. El carretón destartado, tirado por caballos longevos o mulos señolientos, es una rémora, una piedra de tropiezo, un obstáculo, en fin, que hace de nuestra capital una ciudad imposible de soportar.

Cada día el tránsito es más denso. Es lógico que La Habana tenga un tránsito macizo, ancho, desbordado. Sólo admiten gran-



des tránsitos las grandes ciudades. Y la nuestra, no tiene por qué permanecer en los últimos lugares. Sin embargo, si algo acrecienta las dificultades del ir y venir de vehículos, son los malhadados carritos de marras, en los cuales se transportan cacharros, estiércol para abono, desperdicios de comida y otras cosas que no vienen al caso.

DE NOCHE Y DE DÍA

La afluencia de carretoncitos de tracción animal se sucede lo mismo de noche que de día. A veces en la madrugada, con sus faroles de luz-brillante, esos artefactos rodantes se hunden en las carreteras y sólo la pericia de los choferes es capaz de evitar los accidentes que suelen provocar.

En horas del día los referidos carritos campean por su respeto. Hay ocasiones en que se ponen a la cabeza de una fila de autos y producen el tranque forzoso que no solamente desespera a los que desean llegar bien y a tiempo para desarrollar sus actividades sino que también colocan una pincelada arcaica, antiestética y antihigiénica en calles principales y avenidas importantes.

PERMANENCIA DE LO ANACRONICO

Los tiempos cambian y con ellos sus expresiones. Es increíble que una capital que quiere superarse, que desea romper con su pasado, que trata de imitar a Miami y New York, todavía permita « el lento cabecear » de esos animales que ya no pueden ni con su alma y mucho menos con los carretones que mueven a duras penas.

Se impone una sanción a esta permanencia de lo anacrónico, de lo demodé de lo inelegante, antes de que los críticos que nos visitan digan lo que tengan que decir de nosotros: que tenemos lo mejor, pero también lo peor.

Hay que jubilar al carretoncito, al carretonero y al caballo o el mulo (o la yegua). La época es de gasolina, de petróleo y de aceite. A nadie se le ocurriría viajar en globo después de haber pasado un siglo de la desaparición de Matías Pérez; como sería ridículo rodar habitualmente un reo de 1901, a menos que no fuera en carnaval.

Decimos esto sin costo alguno para nadie. Los organismos a quienes corresponde tratar estas cuestiones, pueden hacer lo que más les convenga. El caso es que cada carretoncito, cada cuadrúpedo pisando huevos en La Habana, es una estampa regresiva, una manera de hacernos volver a la beatitud del taparrabos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Muertas

33 personas en abril, en todo el país, 361 heridas *mayo 14/95*
Ocurrieron 291 casos... 48 choques en zonas urbanas y 40 en carreteras... Informe del Consejo de Prevención

Muertas resultaron 33 personas y heridas 361 en 291 accidentes del tránsito ocurridos en el país durante el pasado mes de abril, según ha informado el doctor Francisco Contijoch, presidente del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

En zonas urbanas se produjeron 183 accidentes con 12 muertos y 198 heridos, y en carreteras, 108 accidentes con 21 muertos y 163 heridos.

Se registraron 48 choques en zonas urbanas, con un muerto y 74 heridos, y en carreteras 40 choques con 6 muertos y 68 heridos.

En el espacio de tiempo mencionado fueron arrolladas por autos, en zonas urbanas, 71 personas, con 7 muertos y 64 heridos; por ómnibus 8, con un muerto y 7 heridos; por camiones 17 con 3 muertos y 14 heridos; por trenes 4 arrollados con 4 heridos; por motocicletas, 6, que resultaron heridos; y por bicicletas 3, que resultaron heridos. Total: 109 arrollados con 11 muertos y 98 heridos.

En carreteras fueron arrolladas 14 personas por autos, con 4 muertos y 10 heridos; por ómnibus, 5, con un muerto y 4 heridos; por camiones, 6, con 2 muertos y 5 heridos. Total: 25 arrollados, con 7 muertos y 19 heridos.

VUELCOS DE VEHICULOS

En las zonas urbanas no se reportó vuelcos de vehículos, pero en las carreteras el resumen es el siguiente: de autos, 22, con 5 muertos y 36 heridos. De ómnibus, uno con 4 heridos; de camiones, 7, con 3 muertos y 23 heridos. Resultado: 30 vuelcos con 8 muertos y 63 heridos.

CAIDAS DE VEHICULOS

EN MARCHA

Las caídas de vehículos en marcha en las zonas urbanas fueron las siguientes: de autos, 4, con 4 heridos; de ómnibus, 9 y 9, heridos; de camiones, 5 y 5, de bicicletas 3 y 3. Total: 26 caídas de vehículos con 26 heridos. En las carreteras las caídas de vehículos en marcha fueron las siguientes: una de auto, con un herido; 3 de ómnibus, con 3 heridos; 7 de camiones, con 7 heridos; 2 de motocicletas con 2 heridos. Total: 13 caídas con 13 heridos.

INTERVINIERON EN LOS CHOQUES

Los vehículos que intervinieron en los choques ocurridos en el país fueron los siguientes: en zonas urbanas: 50 autos, 15 ómnibus, 12 camiones, 8 trenes, 9 motocicletas, 3 bicicletas, 2 carros de tracción animal, y 6 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera).

En zonas urbanas intervinieron: 30 autos, 8 ómnibus, 8 camiones, un tren, 3 motocicletas, una bicicleta, y 9 cosas inanimadas



**MUERTAS 36 PERSONAS Y HERIDAS
454 EN 346 ACCIDENTES, EN MAYO**

Auto, camion
En todo el país... Arrolladas 48... 115 choques...

Caídas, 52. Informe del Consejo de Prevención

Durante el pasado mes de mayo perecieron 36 personas y 454 fueron heridas en 346 accidentes ocurridos en toda la República, según el informe resumen dado a conocer por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

En total hubo 68 choques de vehículos en zonas urbanas con un muerto y 80 heridos; y en carreteras 47 choques con 17 muertos y 81 heridos.

En esos choques intervinieron: en zonas urbanas: 47 autos; 18 ómnibus; 20 camiones; 5 trenes; 9 motocicletas; 3 bicicletas; 2 carros de tracción animal; así como 13 cosas inanimadas, postes, árboles, etc.). Y en carreteras: 30 autos; 8 ómnibus; 11 camiones; un tren; 7 motocicletas; 2 bicicletas y 13 cosas inanimadas.

Los arrollados en zonas urbanas fueron: por autos, en 72 accidentes, 6 muertos y 71 heridos; por ómnibus, 8 accidentes con un muerto y 7 heridos; por camiones: 19 accidentes con un muerto y 18 heridos; por trenes: 2 accidentes con 2 heridos; por motocicletas: 4 accidentes con 4 heridos; y por bicicletas: 3 accidentes con 3 heridos. Total: 108 accidentes con 8 muertos y 115 heridos.

En carreteras: arrollados por autos: 16 accidentes con 4 muertos y 12 heridos; por ómnibus: 5 accidentes con 3 heridos; por camiones: 3 accidentes con 2 muertos y 3 heridos; por motocicletas: un accidente con un herido. To-

tal: 25 accidentes con 6 muertos y 19 heridos.

VUELCOS

No se produjo un solo vuelco en el mes de mayo en zonas urbanas, pero en carreteras se registraron los siguientes: 26 vuelcos de autos con 4 muertos y 49 heridos; de ómnibus: 9 accidentes con 32 heridos; de camiones: 10 accidentes con un muerto y 26 heridos; de tractor: un accidente con un muerto. Total: 46 vuelcos con 6 muertos y 107 heridos.

**CAIDAS DE VEHICULOS
EN MARCHA**

Las caídas de vehículos en marcha en las zonas urbanas fueron las siguientes: de autos: 7 con 7 heridos; de ómnibus, 14 con 14 heridos; de camiones, 9 con 9 heridos; de trenes, 4 con 4 heridos; de motocicletas, 6 con 6 heridos; de bicicletas, una con un herido. Total: 41 caídas con 41 heridos. En carreteras: de ómnibus, una caída con un herido; de camiones, 4 caídas con 4 heridos; de motocicletas, 5 caídas con 5 heridos; de bicicletas, una caída con un herido. Total: 11 caídas, con 11 heridos.

RESUMEN

En zonas urbanas ocurrieron, en total, 217 accidentes con 9 muertos y 236 heridos. En carreteras: 129 accidentes con 27 muertos y 218 heridos.



LOS ACCIDENTES

DE FIN DE SEMANA

Wif. julio 9 1937

AL AUMENTAR SU NUMERO Y GRAVEDAD, ES NECESARIO QUE LAS AUTORIDADES TOMEN URGENTES MEDIDAS ESPECIALES

LOS accidentes del tránsito en los fines de semana se multiplican y son, en su mayoría, sucesos graves con muy trágicos balances de muertos y numerosos heridos.

En este fin de semana se ha repetido el hecho con cifras muy alarmantes en toda la República, reportándose choques y atropellamientos en las ciudades y carreteras, los que, al juzgarse por las actuaciones levantadas, tuvieron por causa la imprudencia del exceso de velocidad, llegándose al extremo de que uno de los acusados manejaba sin poseer cartera dactilar.

Es evidente que durante los fines de semana aumenta la circulación de ómnibus, camiones y autos en las ciudades y carreteras, especialmente en los meses de verano en que millares de personas concurren a las playas.

Y se observa que algunos individuos, en sus autos propios o en autos alquilados para estos días, sin tener la debida experiencia, manejan esos vehículos recorriendo a veces grandes distancias por vías que desconocen y que se encuentran congestionadas.

También hay que tomar como antecedente y ser objeto de especial fiscalización y posterior sanción severa, de acuerdo con la legislación vigente, el número de individuos que en esas excursiones de fin de semana ingieren bebidas alcohólicas y en tales condiciones manejan los vehículos sin tomar, desde luego, las más elementales precauciones.

Es necesario, pues, durante sábados y domingos, no sólo hacer cumplir con exactitud el Código de Tránsito, sino tomar medidas especiales de acuerdo con las tristes experiencias de numerosos accidentes en ciudades y carreteras, aumentándose la vigilancia en aquellos lugares que se estimen más adecuados y procediéndose en todos casos de manera que se establezcan precedentes beneficiosos para la seguridad de la ciudadanía.

Como hemos dicho, el exceso de velocidad ha sido la causa del accidente en la mayoría de los casos, no tomándose las precauciones necesarias al cruzar las avenidas o vías preferentes. También ha motivado tales sucesos el manejar sin cartera y, lógicamente, sin la experiencia debida, contándose también como causa la embriaguez alcohólica.

Quiere decir lo expuesto, que el ambiente de irresponsabilidad se agudiza en el tránsito y sus consecuencias son mayores precisamente cuando es necesario tomar más precauciones al manejar, como ocurre en los fines de semana.

Un aspecto de este estado de irresponsabilidad que se puede observar a diario en muchas avenidas, es no respetar las luces del tránsito, lo que vulgarmente se conoce como "comerse la luz roja". Mientras permanece esta luz, algunos choferes de ómnibus urbanos, camiones y particulares siguen su marcha cuando ellos consideran que no hay peligro, porque a simple vista no observan a persona o vehículo que pueda interponérseles en el camino.

No hay que ser experto en la materia para afirmar que esa imprudencia de atravesar una calle cuando está fijada la luz roja en el semáforo puede ocasionar el más grave accidente y puede también calificarse como de imprudente muy peligroso, merecedor de la más severa sanción, al individuo que así procede burlando la ley y el derecho a la vida de los demás.



MUERTAS 9 PERSONAS Y HERIDAS 44 EN ACCIDENTES EN DOS DIAS

Chocaron 2 camiones cargados de pasajeros. Abuela y nieta perecen arrolladas. El resumen de junio

Nueve personas resultaron muertas y 44 heridas en diversos accidentes del tránsito ocurridos en los dos últimos días en la República, incluyendo entre las primeras una señora y su nieta de 5 años, que fueron arrolladas en Santiago de las Vegas.

El mayor de los accidentes ocurrió cerca de Cienfuegos cuando chocaron dos camiones cargados de personas que se dirigían a la playa de Rancho Luna, resultando 3 muertas y 19 heridas.

En la Sala "Gálvez" del Hospital Calixto García falleció ayer a consecuencia de las fracturas y traumatismos que presentaba por distintas partes del cuerpo Lelis Matos y Matos, de 25 años, vecino que fuera de Pedro Pernas 463, en Luyanó, las que sufrió al ser atropellado por un ómnibus.

Consignase en las actuaciones levantadas en la décimotercera estación de Policía, que en la Calzada de Güines, frente al reparto La Cumbre, en San Miguel del Padrón, Lelis Matos y Matos fué atropellado por el ómnibus de la ruta 5 manejado por Carlos Saumell Pérez, de 30 años, residente en Calvo 709, Jacomino, sufriendo las lesiones en cuestión.

Un hermano de la víctima, nombrado José, declaró que acompañaba a Lelis y que el accidente se produjo debido a que el chofer guiaba el ómnibus a excesiva velocidad. El chofer fué detenido y quedó a disposición de la autoridad judicial competente.

DIEZ HERIDOS EN UN CHOQUE

En un choque de automóviles ocurrido en Avenida 52 y calle 140, en el reparto Country Club, resultaron lesionadas graves o menos grave 10 personas, según las actuaciones levantadas en la décimoquinta estación de Policía.

En el lugar en cuestión el automóvil chapa 54,043, manejado por Israel López Suárez, de 24 años, vecino de la calle 124 número 3,712, se proyectó contra el automóvil chapa 183,255 guiado por José Ramón Sánchez Mendoza, de 31 años, domiciliado en la calle 88 número 510, en Marianao.

A consecuencia del impacto resultaron lesionados José Ramón Sánchez Mendoza, su esposa Ana Román Rojas, de 43 años; Israel López Suárez, su esposa Daisy Hernández Rodríguez, de 22 años, la hija del matrimonio, Caridad López Hernández, de 3 años; Marta Suárez Tirado, de 9 años, José Cayro Cruz, de 15 años; Rolando Parra López, de 35 años y María Hernández Beltrán, y Ruperto López Garrido, de 11 años. Dichas personas fueron conducidas al Hospital Militar y al Calixto García, respectivamente y, según los certificados médicos, fué calificado de grave el estado de la señora Román Rojas, de la niña Caridad López y de Marta Hernández Beltrán y de menos grave los demás.

Según las actuaciones policíacas, Israel López Suárez, en cuyo automóvil viajaban su esposa, hija y las otras personas últimamente

mencionadas, conducía sin tener cartera dactilar y, al llegar al sitio indicado proyectó el vehículo contra la máquina que conducía Sánchez Mendoza, a quien acompañaba su esposa.

El chofer López Suárez quedó detenido a disposición del Juez de Instrucción de Marianao.

MURIO UN LESIONADO

En el Hospital Calixto García murió, a causa de las lesiones que sufrió en el choque ocurrido el sábado pasado entre un camión-rastra y un ómnibus de la ruta 35, en la Carretera Central, cerca de Bauta, el pasajero de este vehículo Víctor Infante, de 35 años, vecino que fuera de Maceo y Real, en Artemisa.

OTROS TRES HERIDOS

En Infanta y Estrella, en esta ciudad, el automóvil chapa 90,867, conducido por Elio Arrechea, de 24 años, de Carlos Tercero 903, chocó contra el ómnibus 264 de la ruta 9, guiado por Antonio Espinosa Martínez, de 32 años, de Avenida 27 número 7,413 y, acto seguido, se precipitó contra la rampa del garaje establecido en dicha esquina chocando contra el automóvil 132,249, que estaba siendo abastecido de gasolina.

Como consecuencia del doble impacto resultó gravemente lesionado el empleado del garaje Ricardo Coto, de 36 años, cuyo cuerpo fué comprimido por el automóvil contra una columna del edificio; el chofer Arrechea y la señora Teresa Rojas, de San Carlos 99, en Párraga, recibieron lesiones menos grave.

La señora Rojas se hallaba en el automóvil que estaba siendo abastecido de gasolina, acompañada de sus menores hijos Jesús y José, de 9 y 2 años, en tanto que el padre de estos, José Antonio Llovet de 39 años, acababa de pagar el importe del combustible junto al sitio en que fué comprimido el empleado Coto.

Arrechea explicó que el suceso se produjo al romperse la dirección al vehículo que él conducía. Fué remitido al vivac, a disposición del Juez de Instrucción de la Sección Cuarta, doctor Mario Ugidos Rivero.

DAMAS HERIDAS

Tres damas resultaron lesionadas, dos de ellas de suma gravedad, al ocurrir un choque anoche en la esquina de 42 y avenida 39, en Almendares, entre el auto chapa 95,198 que conducía Julia Fernández, de 42 años, vecina de la calle 20 en Alturas del Vedado, que resultó herida menos grave, y el chapa 183,826 guiado por José Luis Bujal, de 42 años, vecino de Avenida 41 número 2,614, en Miramar y en el cual viajaba el representante a la Cámara por el Partido Progresista y ex presidente de la Asociación Nacional de Colonos, señor Juan Aguirrechú, resultando ambos ilesos, no así la esposa de este último, señora Saturnina Núñez y su hermana Felipa, quienes fueron recibidas en la Clínica Miramar.

El doctor Alberto Inclán, ortopédico de ese centro, certificó, previo examen radiológico, que la esposa del representante tenía fracturadas cuatro costillas del lado derecho y contusiones diseminadas por el rostro, y que su hermana presentaba la fractura de la clavícula y tibia derechas, ambas de pronóstico grave.

Las actuaciones fueron redactadas por el teniente Jesús Hernández, auxiliado del sargento Orlando de la Peña, ambos de la décimoquinta estación. De todas estas actuaciones se le dió cuenta al Juez de Instrucción de Marianao.

TRES MUERTOS

CIENFUEGOS, julio 8. (Nick Machado, corresponsal). — Tres personas resultaron muertas y 19 heridas, 10 de ellas de gravedad, al chocar dos camiones en la carretera de la Playa de Rancho Luna.

Los muertos son: Eloísa Hernández Sánchez, de 32 años; Miriam Pérez Hernández, hija de Eloísa, y Rigoberto Rajadet Hernández, de 24 años, vecinos que eran de Amistad 100.

Los heridos graves son: Felicidad Hernández Rajadet, de seis años, a quien hubo que amputarle una pierna; Rigoberto Rajadet Hernández, de seis, vecinos de Medio e Industria; Luis Pérez Hernández, de nueve años, residente en Mercedes y Trinidad; Emilio Hernández Molina, de 21 años, de igual dirección; Inés Hernández, de 64 años, de Industria y Amistad; Miguel Pérez Asencio, de 38 años, de Mercedes y Trinidad; Julia Rajadet Hernández, de 27 años, vecina de El Junco; Angel Rajadet Hernández, de 26 años, de Industria 100; María Isabel Sosa Hernández, de 10 años, de Industria 100, e Isolina Rajadet Hernández, de 28 años, de Santa Eléna y Santiago.

Los heridos menos graves son: Osvaldo Díaz Calderín, Eugenio Milián Rajadet, Matías Milián Rajadet, Carlos Rajadet Sosa, Alicia Rajadet Sosa, Caridad Sánchez Roldán, Efraín Hernández Hernández, Francisca Rajadet Sosa y Francisco Emilio Hernández Sánchez.

Según las actuaciones levantadas por la Guardia Rural, el camión que conducía Leandro Machado Rodríguez, de 27 años, vecino de Manicaragua, transportaba 12 personas por la carretera de la playa de Rancho Luna, y, en la misma dirección, con igual destino, se dirigía otro camión que guiaba Emilio Hernández Sánchez, de 32 años, residente en Perseverancia y Virtudes, en esta ciudad.

Según esas actuaciones, el chofer Machado Rodríguez trató de adelantarse al otro camión, pero chocaron ambos vehículos, volcándose el que guiaba Hernández Sánchez, donde viajaban 22 personas.

Se ha sabido que el joven Rigoberto Hernández Rajadet, que resultó muerto, obtuvo \$200.00 el sábado último en el juego de los terminales de la Lotería Nacional, y con ese motivo invitó a sus familiares, los Hernández Sánchez y Rajadet Jordán, a un paseo a la playa de Rancho Luna.

Los dos choferes fueron detenidos por la Guardia Rural e ingresados en el vivac de Cienfuegos, a la disposición del Juzgado de Instrucción.

UNA ANCIANA Y SU NIETA MUERTAS POR UN AUTO

SANTIAGO DE LAS VEGAS, julio 8. — En el Centro de Socorros, el médico de guardia certificó la defunción de la niña Adelfa Ortega Pagés, de cinco años, vecina que era de la calle 5 número 310, en esta población, y de su abuela, Amelia Carrillo, de 60 años, que presentaban heridas y traumatismos diseminados por el cuerpo.

Según las actuaciones de la Guardia Rural, Amelia transitaba por la carretera del Wajay, llevando de la mano a su nieta Adelfa, y acompañada de su esposo, Pedro Pagés, siendo atropelladas por un auto, que guiaba Eugenio M. Calero Hernández, vecino de Vigia 14, La Habana.

El chofer fué detenido, negando que su auto arrollara a la anciana y su nieta. Expresó Calero que él trasladó a los heridos al Centro de Socorros, pero no tiene culpabilidad alguna en el accidente.

CHOQUE DE AUTOS

MATANZAS, julio 8. (Enrique Ledo, corresponsal). — En el kilómetro 93 de la Carretera Central, frente a la finca "La Julia", entre Matanzas y Ceiba Mocha, chocaron el auto chapa 78,945 manejado por Jorge Feronezi, de 22 años, de Morro 158, La Habana, y un ómnibus de la empresa "Especiales de Cárdenas", chapa 458,402, guiado por Eugenio Arenceibia Rodríguez, de 44 años, de Refinería 624, Cárdenas, sufriendo lesiones menos graves Gladys López García, de 20 años, de 8 número 58, Vedado, La Habana, y Marbel Cedeño Álvarez, de 20 años, de Carlos Tercero 1,055, La Habana.

El accidente, según lo actuado por la Guardia Rural, se debió a un patinazo del auto de Feronezi, que se proyectó contra el ómnibus, resultando éste ileso, y lesionadas sus acompañantes, las jóvenes López García y Cedeño Álvarez.

Los vehículos recibieron daños de consideración.

ILESOS EN DOBLE CHOQUE

En el kilómetro 96 de la Carretera Central, frente a la finca "La Julia", entre Ceiba Mocha y Matanzas, ocurrió un doble choque entre los autos chapas 21,833, de la ferretería "Bello, S. A.", de Céspedes 51, La Habana, manejado por Reemberto Pérez Fardales, de 27 años, vecino de Guayos, Las Villas, chapa 286,510, guiado por Adrián F. Fumero Triana, de 50 años, de Palatino y Fomento, Cerro, La Habana; y 6,022, conducido por León G. Merino, de 49 años, de Séptima Avenida 456, Brooklyn, Estados Unidos, vecino accidentalmente del hotel "New York", La Habana. No hubo lesionados.

Los choferes declararon que el choque ocurrió en una curva, por la que llevaba un caballo cargado de carbón, Antonio Pérez Álvarez, de 74 años, de Cuba y Guachinango, dificultando éste el tránsito y salido una rastra no identificada.

HERIDO GRAVE AL COMPRIMIRLO UN CAMION

PEDRO BETANCOURT, julio 8. — Un camión guiado por José Hernández Blanco, en Maceo y Luchana, comprimió contra otro camión, a Hermenegildo Camejo Domínguez, causándole lesiones de gravedad.

Hernández Blanco fué detenido.

MARINERO MUERTO

SANTIAGO DE CUBA, julio 8. (Corresponsal). — En la carretera de San Luis, cerca del poblado de Boniato, el auto que guiaba el marinerero Ernesto del Río chocó contra un árbol, resultando muerto éste y heridos de gravedad el teniente de la Marina de Guerra, Miguel Castell, el marinerero Rafael Enrique Jordán Cause y el soldado Ezequiel Fe-

rrier Suárez, que viajaban en el auto.

MUERTA UNA MUJER

MORON, julio 8.—En el lugar conocido por cruceiro Cepero, en la carretera del Circuito Norte, chocaron el gascar 345 del ferrocarril de Morón y un auto, resultando muerta Irma Pérez y heridos graves Anolan Sardiñas, Julia Morin y el chofer del auto Pablo Sardiñas Fresneda, hermano de Anolan. Las autoridades investigan el suceso.

RESUMEN DE ACCIDENTES EN JUNIO

En un resumen de los accidentes del tránsito ocurridos durante el pasado mes de junio, dado a conocer por el Consejo para la Prevención de Accidentes, se informa que ocurrieron 296 accidentes con 36 muertos y 401 heridos.

Fueron arrolladas en zonas urbanas las siguientes personas: por autos, 58, con 7 muertas y 51 heridas; por ómnibus, 25, con 2 muertas y 23 heridas; por camiones, 18, con 2 muertas y 16 heridas; por trenes, 4, con 1 muerta y 3 heridas; por motocicletas, 2 heridas; por bicicleta, 3 heridas; y por carros de tracción animal, 3 heridas. En total hubo 112 personas arrolladas con 12 muertas y 100 heridas en las zonas urbanas.

Los arrollados en carreteras fueron los siguientes: por autos, 15, con 4 muertos y 11 heridos; por ómnibus, 4, con 2 muertos y 2 heridos; por camiones, 2, con 1 muerto y un herido. En total hubo 21 arrollados con 7 muertos y 14 heridos en carreteras.

VUELCO

Los vuelcos en zonas urbanas fueron los siguientes: uno de auto, con 1 herido; uno de ómnibus, con 2 heridos. Total: 2 accidentes con 3 heridos. En carreteras hubo 16 vuelcos de autos, con 2 muertos y 40 heridos; 3 de ómnibus, con 26 heridos, y 3 de camiones, con 1 muerto y 4 heridos. En total hubo 22 vuelcos con 3 muertos y 70 heridos en carreteras.

CAIDAS DE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas de vehículos en marcha en zonas urbanas fueron las siguientes: una de un auto con 1 herido; 8 de ómnibus, con 8 heridos; 7 de camiones, con 7 heridos; 3 de trenes con 3 heridos; 5 de motocicletas, con 5 heridos; 4 de bicicletas con 4 heridos, y 2 de carros de tracción animal, con 2 heridos. En total hubo 30 caídas de vehículos en marcha en zonas urbanas con 30 heridos. En carreteras no se reportó caídas de vehículos en marcha.

CHOQUES

En las zonas urbanas hubo 64 choques de vehículos con 4 muertos y 86 heridos; en carreteras hubo 45 choques con 10 muertos y 86 heridos.

Los vehículos que intervinieron en los choques fueron los siguientes: 66 autos; 19 ómnibus, 8 camiones, 1 tren, 10 motocicletas, 6 bicicletas, 1 carro de tracción animal; también participaron 10 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera).

En carreteras: 44 autos, 24 ómnibus, 20 camiones, 3 ferrocarriles, 3 motocicletas, 2 bicicletas y 4 cosas inanimadas.



Como Coger la Guagua sin Morir

He aquí algunos interesantes métodos, de como tomar su guagua, sin que le rompan el bazo, sin que le partan el hígado, y sin que le metan un pedazo de pie en la boca.

METODO 1: Estamos en San Rafael y Galiano, a las doce del día; el Sol pica como diablos. Hay una aglomeración de público inmensa. De pronto, se acerca la guagua, hay ancianas desmayadas por la emoción; hay niños aplastados por el gentío que sube al carro. Ud. tranquilamente entonces, emplea un método. Grita a viva voz: "¿Quién me robó el petardo encendido que tenía en el bolsillo? ¡Tendra una guagua vacía a su disposición. Inmediatamente.

METODO 2: Este hay que hacerlo con la ayuda de un amigo. Ahora estamos en Reina y Galiano, un sábado. Hay, también, mucha gente, pero más que antes. A lo lejos se divisa la codiciada guagua; hay gente que mata a los otros, para que haya menos; otros, se afincan en el suelo, como si fuera a empezar la carrera de la milla, llega la guagua, Ud. y su amigo suben, y cuando están dentro, empiezan a hablar a viva voz: "Pues hace tres días que tengo unas manchitas coloradas, que el doctor me ha dicho que es sarampión". No hace falta más; la gente saldrá hasta por las ventanillas, por el motor, por el radiador, por el techo, por todas partes; entonces, ustedes escogen su asiento, se sientan, y tan satisfechos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LOS PROBLEMAS DEL TRANSITO EN LA HABANA

NO SE EXPLICA QUE UNA CUESTION QUE REPERCUTE EN BENEFICIO DE TODOS NO SE HAYA PODIDO SOLUCIONAR TODAVIA

CONTINUAN sin resolver algunos de los graves problemas del tránsito en La Habana y, como es natural, a consecuencia del aumento constante de automóviles en la ciudad, esos problemas tienden a agravarse más cada día. No se trata de una cuestión que implique sólo molestias a los ciudadanos, ni tampoco de algo que hace desagradable el transitar por la ciudad y afea el aspecto de nuestra bella Habana. Hay en ello repercusiones más importantes que, sin desatender aquellas otras que también deben de ser tomadas en consideración, hacen de este problema uno de los más importantes que hay que resolver. La paralización del tránsito, en muchas ocasiones, la lentitud constante con que se desenvuelve, las dificultades enormes que existen para circular en automóvil por las calles de La Habana, repercuten en nuestra actividad económica, en las transacciones mercantiles, en el número de gestiones y diligencias que puede hacer cada individuo. Todo ello forma así un conjunto que representa un serio gravamen sobre la ciudad, que pagamos, de una u otra forma, disminuyendo la renta y el rendimiento del trabajo con daño, como es natural, para todos.

Resulta increíble que al cabo de los años—que ya son muchos los que lleva de planteado este asunto—aún no se haya logrado, si no resolver al menos aminorar este problema que, por el contrario, se agrava cada día más. Se aduce que la causa, acaso primordial de todo ello, reside en las dificultades de parqueo. Pues bien, ni los problemas del parqueo han sido resueltos.

Unas veces porque el tránsito cierra los cruces de calles, otras porque hay automóviles que van a parquear o a salir del parqueo, cosa que, dado el corto espacio de que disponen, lleva algún tiempo, otras porque en plena línea de tránsito—ya que no es posible arrimar a la acera, por falta de sitio—se detiene un vehículo para dejar o tomar pasaje o carga, el hecho es que a lo largo de una calle cualquiera siempre hay un motivo de paralización del tránsito, que impide totalmente la circulación por la ciudad.

Esas pequeñas causas, unidas unas a otras constituyen el gran problema del tránsito en La Habana que tantos perjuicios y tan grandes molestias a todos ocasiona. Naturalmente, se precisa frente a ello no sólo implantar medidas que den solución a este problema, sino realizar una labor de educación y propaganda de los conductores tendiente a evitar esas demoras que unos a otros se producen.

Ocurre igual cuando se parquea mal en una esquina y no se deja espacio bastante para virar el automóvil que precise hacerlo. El egoísmo o despreocupación de un conductor, que busca su comodidad, lesiona intereses de otros muchos que a la larga repercuten en la ciudad entera, y por lo mismo estas faltas debieran sancionarse con tanto rigor como cualesquiera otras infracciones del tránsito.

Se deduce de todo ello que se impone la necesidad de estructurar un programa, casi una política de tránsito y parqueo, coordinando la labor educativa con la imposición de sanciones severas, a fin de llegar a lograr que en esta Habana nuestra se pueda transitar por las calles, evitar tanta molestia, tanto ruido innecesario, tantas dificultades y hacer de nuestra urbe una ciudad agradable y atractiva.

EDITORIALES

¿SON INÚTILES LOS LLAMAMIENTOS SOBRE EL TRÁNSITO?

PARA el periódico resulta ya casi penoso el tratar el tema del tránsito. El número de muertos se hace cada día más impresionante; el efecto de las rastras por la carretera sigue siendo una manifestación de muerte, pero todo el clamor de la prensa ha servido hasta ahora de bien poco.

Sabemos que hay autoridades seriamente empeñadas en reducir a lo humanamente posible los accidentes del tránsito. Pero sabemos también que esas autoridades no han encontrado el respaldo necesario, a fin de que los recursos económicos indispensables permitan implantar de veras una alta fiscalización del tránsito, tomando en cuenta los distintos factores que en él intervienen: los choferes, los vehículos, los peatones, y los caminos preparados para servir desde el punto de vista de la orientación y la advertencia.

Quizás el problema número uno esté en quienes manejan vehículos. Hay una vieja tradición, muy mala por cierto, en materia de indiferencia hacia la concesión de carteras dactilares. Desde los tiempos de ventas en forma escandalosa, hasta los tiempos de permitir a las academias de automovilismo que garanticen a sus alumnos la entrega de la Cartera previa la aprobación en el examen oficial, se ha pasado por todo entre nosotros. Consecuencia de ello es la enorme cantidad de Carteras mal concedidas, a personas que no pueden, en puridad, manejar un automóvil o un camión... y sin embargo lo manejan. Hemos aconsejado como paso inicial en esto de los accidentes del tránsito, la revisión de las carteras concedidas hace años, a fin de ir eliminando de la circulación a personas que quizás entonces llenaban los requisitos médicos para conducir, pero hoy no los llenan. Y por supuesto, que esta revisión, como el otorgamiento a toda hora de una cartera, debe ir absolutamente libre de soborno, cohecho, "palanca" y presiones. Es la vida humana lo que está en juego, y ya va resultando demasiado trágico esto de que se permita conducir a quienes no pueden, psicológica o físicamente, ir al frente de un vehículo. El primer deber a cumplirse en esto de la reordenación del tránsito, es que el Estado pueda tener limpia su conciencia en cuanto al otorgamiento impecable de las Carteras Dactilares.

Viene luego la revisión de los vehículos. Aquí entra de nuevo el factor moral a jugar un papel preponderante. Hay que conseguir por todos los medios que no haya un solo inspector que otorgue el "o. k.", a un vehículo si no está absolutamente convencido de las buenas condiciones mecánicas de éste. Es frecuente que los accidentes se produzcan por fallas mecánicas, en vehículos de los cuales se había afirmado poco antes que estaban en perfectas condiciones.

Atendidas a fondo estas dos columnas del problema, éste podrá ser resuelto en sus otros aspectos. La regulación actual es buena en cuanto a velocidades permitidas, derechos de parqueamiento, propiedades, etc. Pero esa regulación es inaplicable si no se parte de tener buenos conductores y buenos vehículos.

En síntesis, para hacerle frente a esta grave tragedia constante del tránsito requiere mucha buena voluntad, mucha moral, y decisión para romper cualquier interés creado en contra de los intereses supremos de la comunidad.

14 MUERTOS, 102 HERIDOS POR ACCIDENTES EN UNA SEMANA

6 Accidentes Menos, Però 8 Muertos y un Herido Más

El Dr. Raúl Zayas Bazán, secretario de la Comisión Nacional de Tránsito, nos comunica un cuadro estadístico —sujeto a rectificación— sobre accidentes en el tránsito en la semana del lunes 29 de julio al domingo 3 de agosto, y que comprende:

Total de accidentes en zonas urbanas y rurales: 51.

Muertos: 14. Heridos: 102.
En relación con la semana

anterior se registran 6 accidentes menos, pero 8 muertos y un herido más.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

MUERTAS 36 PERSONAS Y HERIDAS 398 EN 261 ACCIDENTES, EN JULIO

De 157 arrollados en el país, 20 murieron... 74 choques... Informe del Consejo de Prevención

Resultaron muertas 36 personas y heridas 398 en 261 accidentes ocurridos durante el pasado mes de julio en toda la República, según ha dado a conocer en un informe-resumen el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

De los mencionados 261 accidentes, 186 ocurrieron en zonas urbanas con 19 muertos y 210 heridos, y 75 en carreteras, con 17 muertos y 188 heridos.

El resumen del Consejo es el siguiente:

Los arrollados en zonas urbanas fueron los siguientes: Por autos, 74 accidentes, con 8 muertos y 70 heridos; por ómnibus, 21 accidentes, con 3 muertos y 19 heridos; por camiones, 18 accidentes, con 3 muertos y 21 heridos; por trenes, 4 accidentes, con 2 muertos y 3 heridos; por motocicletas, 6 accidentes, con 6 heridos; por bicicletas, 2 accidentes, con 2 heridos; por carros de tracción animal, un accidente, con un herido. Total: 126 accidentes, con 16 muertos y 122 heridos.

Los arrollados en carreteras fueron los siguientes: por autos, 12 accidentes, con 2 muertos y 10 heridos; por ómnibus, 2 accidentes, con 2 heridos; por camiones, 5 accidentes, con 2 muertos y 3 heridos. Total: 19 accidentes con 4 muertos y 15 heridos.

En zonas urbanas no se produjeron vuelcos de vehículos, pero en las carreteras ocurrieron los siguientes: de autos, 12 accidentes, con 2 muertos y 28 heridos; de ómnibus, un accidente con 8 heridos; de camiones, 6 accidentes, con 5 muertos y 31 heridos. Total: 19 accidentes, con 7 muertos y 67 heridos.

CAIDAS DESDE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas desde vehículos en marcha en zonas urbanas fueron las siguientes: de autos, 2, con 2 heridos; de ómnibus, 6, con 6 heridos; de camiones, 2, con 2 heridos; de trenes, 2, con 2 heridos; de motocicletas, 3, con 3 heridos; de bicicletas, 2, con 2 heridos; de carros de tracción animal, uno, con un herido. Total: 18 caídas con 18 heridos.

En carreteras las caídas desde vehículos en marcha fueron las siguientes: de ómnibus, 2, con 2 heridos; de camiones, 2 con 2 heridos; de motocicletas, uno, con un herido. Total: 2 caídas con 5 heridos.

Los choques de vehículos en zonas urbanas, fueron 42, con 3 muertos y 70 heridos. En carreteras fueron 32, con 6 muertos y 101 heridos.

Los vehículos que intervinieron en los anteriores choques fueron los siguientes en zonas urbanas: 34 autos; 14 ómnibus; 16 camiones; 10 motocicletas; 2 bicicletas; 2 carros de tracción animal y 3 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera).

En carreteras fueron: 32 autos, 7 ómnibus, 18 camiones, 2 trenes, 2 motocicletas, 2 carros de tracción animal y 5 cosas inanimadas.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



COSTARON AL PUEBLO DE CUBA, LOS ACCIDENTES EL PASADO AÑO, COMO 8 MILLONES DE PESOS

Singularísima importancia y significación notoria cobró la última sesión almuerzo del Club Rotario. No nos empeña reseñarlo, porque ello no es de nuestra incumbencia informativa, sino recoger, por su trascendencia, el alto sentido que informó a los rotarios y a las autoridades que fueron expresamente invitadas para tratar de lo que ya constituye entre nosotros un perenne problema: el tránsito, la aplicación recta, más recta porque no se cumple, del Código que rige aquél y la referencia exacta de la cuantía a que ascendieron los múltiples accidentes registrados entre nosotros. Todo ello consumió la atención de los rotarios. Junto con las autoridades del tránsito, en sus distintas esferas, estuvo el alcalde de Marianao, señor Francisco Orúe González.



Allí se dijo que de acuerdo con las estadísticas en examen, los accidentes sumaron mil cuatrocientos catorce. Y se dijo, en análisis comparativo, que si a cada uno de esos accidentes se le estima un costo de \$250 en las averías originadas por aquellos, llegamos —dijóse— a la cifra de \$386,500 y si a esto se le suma el costo de las averías de los 280 ómnibus y 421 camiones accidentados a razón de \$500 y \$350, respectivamente, ya tenemos un total de \$645,850.

Pero debemos considerar también otro aspecto muy importante en la cuestión, si estimamos un gasto promedio —seguiremos ateniéndonos a lo abordado por los rotarios en su almuerzo— de \$50 por gastos de hospitalización, atención médica, medicinas, etc., en cada uno de los cerca de 5,600 heridos, tenemos otra cifra de \$300,000—. Por regla general, la mayoría de estos heridos son personas que trabajan y al ser heridas en accidentes del tránsito se ven impedidas de ganar sus salarios o emolumentos y se pierden (calculando un promedio de \$5 diarios durante quince días por cada uno) más de \$4.20.

En esa sesión rotaria se llegó hasta constatar el valor de la vida humana. "El detalle —se especificó— más difícil de calcular es el valor de la vida humana. Naturalmente, a los efectos de la pérdida de la sociedad no es lo mismo, si el muerto lo es un catedrático de la Universidad o lo es un pobre indigente. Sin embargo, tomando como base la parte de la responsabilidad civil, se puede tomar como base a promedio la cantidad de \$2,000 para cada uno de los 582 muertos, a los cuales habrá que agregar un mínimo de \$100 por gastos de funerales, lo que hace un total de \$1,222,200.

"Solamente cuando una verdadera conciencia común, tal como existe en Cienfuegos en la actualidad, podremos eliminar o por lo menos aminorar tanto dolor y tantas lágrimas en tantos hogares cubanos que convertidos al frío signo de \$ le costaron al pueblo de Cuba nada menos que ocho millones de pesos durante el pasado año."

El cuadro, en muy conservador examen, no puede ser más tético ni más doloroso. Ello viene a darnos cabal razón cuando hemos demandado una más enérgica acción en los obligados a aplicar el Código de Tránsito, porque los accidentes, como acaba de demostrarse en la sesión rotaria en que nos ocupamos, han sido harto excesivos y los augurios, ya que no podemos asemejar la conciencia imperante en Cienfuegos, lucen ser peores.

¡Ojalá nos equivoquemos en la apreciación que nos hace sugerir la sesión rotaria de referencia!

Muy bien por el señor Harry L. Spatz, que disertó en el Club Rotario en relación con los accidentes, considerados como plaga nacional, nosotros lo consideramos como el cáncer nacional. Muy bien por Paul Helman y Rodolfo Antorcha que propiciaron esa sesión de tanta trascendencia, como Presidente y Secretario, respectivamente, del rotarismo habanero. Y bien por la asistencia del alcalde Orúe, que propicia con pagar la luz de los semáforos, para evitar los desgraciados accidentes del tránsito, mientras estos se producen en Reina y Avenida 26, donde están esos aparatos, pero sin funcionar... Debieron hablar los rotarios de esto último. Una sesión para contemplar este tema sería de enormes beneficios. Así lo esperamos.



MURIERON 7 PERSONAS EN 82 ACCIDENTES, EN UNA SEMANA

23 agosto 1957

Del 10 al 16 de este mes... 103 heridas... Informe del Consejo de Prevención... Conferencia Rotaria

En la semana comprendida del 10 al 16 del presente mes se produjeron 82 accidentes del tránsito con 7 muertos y 103 heridos, según ha dado a conocer el Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes.

Los arrollados en zonas urbanas fueron los siguientes: 19 por autos, con un muerto y 18 heridos; 2 por ómnibus, con 2 heridos; 5 por camiones, con 5 heridos; 1 por motocicleta, con un herido; 1 por carro de tracción animal, un herido. El total es de 28 accidentes con un muerto y 27 heridos.

En carreteras los arrollados fueron los siguientes: por autos 2, uno muerto y otro herido; por ómnibus, 2, heridos; por camiones 2, heridos. En total 6 arrollados con un muerto y 5 heridos.

Vuelcos de vehículos en zonas urbanas no se produjeron, pero en carreteras se volcaron 8 autos, con 2 muertos y 14 heridos; 3 camiones con un muerto y 11 heridos. Total: 11 vuelcos con 3 muertos y 25 heridos.

CAIDAS DESDE VEHICULOS EN MARCHA

En zonas urbanas las caídas de vehículos en marcha fueron las siguientes: 2 de ómnibus con 2 heridos; 3 de camiones, con 3 heridos; una de tren con un herido; una de motocicleta con un herido; una de bicicleta con un herido. Total: 8 caídas con 8 heridos.

En carreteras las caídas desde vehículos fueron las siguientes: de ómnibus una, con un herido; de motocicletas 2, con 2 heridos; y de carros de tracción animal una, con un herido. Total: 4 accidentes con 4 heridos.

En zonas urbanas se produjeron 20 choques de vehículos con 15 heridos y en carreteras se produjeron 10 choques con 2 muertos y 19 heridos.

Como total general hubo 56 accidentes en zonas urbanas con un muerto y 50 heridos; y en carreteras 31 accidentes con 6 muertos y 83 heridos.

Los vehículos que intervinieron en los mencionados choques son los siguientes: en zonas urbanas 12 autos, 6 ómnibus, 4 camiones, un tren, 3 motocicletas, 2 bicicletas

y 2 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera); y en carreteras 4 autos, 3 ómnibus, un camión, 2 motocicletas y 3 cosas inanimadas.

TRECE MUERTOS EN ACCIDENTES

La Comisión Nacional de Tránsito informó que durante la semana comprendida del lunes 12 al domingo 18 se registraron en las zonas urbanas y rurales 65 accidentes del tránsito con un balance de 13 muertos, 88 heridos, lo que representa un total de 18 accidentes más, 8 muertos más y 18 heridos más, en comparación con la semana anterior.

CONFERENCIA ROTARIA

El costo de los accidentes del tránsito en 1956 fué de ocho millones de pesos, habiéndose registrado en ese espacio de tiempo, 3,701 accidentes con 582 muertos y 5,592 heridos, según manifestó ayer en el Club Rotario de La Habana el señor Hardy L. Spatz, que pronunció una conferencia que tituló: "Accidentes del tránsito, Plaga Nacional".

La sesión rotaria fué iniciada con el Himno Nacional, y seguidamente el presidente del Club, señor Paul Heilman, habló sobre la importancia de la misma, siendo presentado a continuación los invitados.

El señor Spatz ocupó la tribuna rotaria agradeciendo la invitación, y señalando que presentaría un nuevo aspecto de los accidentes del tránsito, es decir, su costo en dinero.

Agregó que, de acuerdo con las estadísticas, aunque no completas, el pasado año se registraron 3,701 accidentes con el resultado de 582 personas muertas y 5,592 heridas, tratándose de los casos publicados por la prensa, pues muchos escapaban a su conocimiento. Dijo que en cuanto a accidentes, Cuba se encuentra ocupando uno de los primeros lugares, siendo superada solamente por Corea del Sur y Alemania Occidental. De acuerdo con esas estadísticas, mensualmente se registran pérdidas por \$700.000.00.

Explicó que en los últimos años ha aumentado considerablemente tomimia o Patomimesis" como un estado patológico, de enfermedad.

HUBO 45 MUERTOS Y 430 HERIDOS EN 248 ACCIDENTES EN OCTUBRE

W. J. 12
En la República... 93 choques y 105 arrollados...
26 vuelcos. Informe de la Comisión de Prevención

Resultaron muertas 45 personas y 430 heridas en 248 accidentes del tránsito ocurridos en la República durante el pasado mes de octubre, según el resumen estadístico dado a conocer por el Consejo Nacional de Prevención de Accidentes.

En dicho resumen se señala que en zonas urbanas se produjeron 163 accidentes con 19 muertos y 222 heridos; mientras que en carreteras hubo 85 accidentes con 26 muertos y 208 heridos.

Las personas arrolladas por vehículos en zonas urbanas fueron las siguientes: por autos, 51, con 3 muertos y 48 heridos; por ómnibus, 16, con 2 muertos y 14 heridos; por camiones, 15, con 2 muertos y 13 heridos; por trenes, 4, con un muerto y 3 heridos; por motocicletas, 6 heridos; por bicicletas, 2 heridos. Totales: 94 arrollados con 8 muertos y 86 heridos.

Los arrollados en carreteras fueron: por autos, 6, con un muerto y 5 heridos; por ómnibus, 1, con un herido; por camiones, 3, con un muerto y 2 heridos; por trenes, un muerto. Totales: 11 arrollados con 3 muertos y 8 heridos.

LOS VUELOS

Los vuelcos en zonas urbanas fueron los siguientes: de autos, uno, con un herido; de camiones, uno, con un herido. Totales: 2 vuelcos con 2 heridos. Los vuelcos en carreteras fueron: 18 de autos, con 3 muertos y 35 heridos; de ómnibus, uno, con 3 heridos; de camiones, 5 con 2 muertos y 7 heridos. Totales: 24 vuelcos con 5 muertos y 45 heridos.

CAIDAS DESDE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas desde vehículos en marcha en zonas urbanas fueron las siguientes: de autos, una, con un herido; de ómnibus, 9 con un muerto y 8 heridos; de camiones, 2, con 2 heridos; de trenes, uno con un herido; de motocicletas, 3, con 3 heridos; de bicicletas, 3, con 3 heridos. Totales: 19 caídas con un muerto y 18 heridos.

En las carreteras las caídas desde vehículos en marcha fueron las siguientes: de ómnibus, una con un herido; de camiones, 2, con 2 heridos; de motocicletas, 2 con 2 heridos. Totales: 5 caídas con 5 heridos.

CHOQUES DE VEHICULOS

Los choques de vehículos fueron los siguientes: en zonas urbanas 48 con 10 muertos y 116 heridos; en carreteras, 45 accidentes con 18 muertos y 150 heridos.

Los vehículos que intervinieron en los choques fueron los siguientes: en zonas urbanas 39 autos, 17 ómnibus, 13 camiones, 3 trenes, 11 motocicletas, 2 bicicletas, un carro de tracción animal y 4 cosas inanimadas (árboles, postes, cercas, etc.). En carreteras: 35 autos, 8 ómnibus, 24 camiones, 2 trenes, 5 motocicletas, 2 bicicletas y 5 cosas inanimadas.

Colocarán flechas para indicar el tránsito

El alcalde de la Habana, señor Justo Luis Pozo, se propone cooperar de modo efectivo con la Comisión Nacional de Tránsito, que preside el ministro de Transporte, señor Mario Cobas Reyes, disponiendo se complete la rotulación de las calles de esta capital y también la colocación de flechas indicadoras del sentido del tránsito en color rojo para las vías preferenciales y en color verde para las vías secundarias.

Tal informaron al secretario de la Comisión Nacional de Tránsito, doctor Raúl Zayas Bazán en la visita que le hicieron cumpliendo instrucciones del Alcalde, el ingeniero Carlos Maruri, director general del Departamento de Arquitectura del Municipio de La Habana y el doctor Angel Suárez Rocabruna, jefe de despacho de la misma.

La colocación de dichas señales comenzará en este mismo mes en un acto al que asistirán el alcalde Justo Luis Pozo y el ministro Cobas Reyes, así como otros funcionarios oficiales.



COLOCARAN **en todas las calles** **flechas de tránsito**

Iniciados los trabajos según el plan del Alcalde Pozo. Se marcarán así todas las calles

De acuerdo con el plan del Alcalde de La Habana, señor Justo Luis Pozo, consistente en la instalación de placas indicativas del tránsito en toda la parte urbana de la ciudad, para cuya obra se incluyó el crédito correspondiente en el presupuesto municipal, ya se han iniciado los trabajos con los aparatos y materiales que se requieren para la confección de dichas placas indicadoras,

Estos trabajos abarcan la primera zona, desde el mar hasta la Avenida de Bélgica, llevando las flechas indicadoras los colores aprobados por la Comisión Nacional del Tránsito a la cual presta cooperación la Alcaldía, que fijará en todas las esquinas de las calles, las flechas indicativas del tránsito, siendo de color rojo para las preferenciales y verde para las secundarias.

El jefe del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, doctor Carlos Maruri, se reunirá el próximo miércoles, a las 10 a. m., con los miembros de la Comisión del Tránsito y demás autoridades, para efectuar la demostración de estos trabajos en la zona circundante del Palacio Municipal, significándose, a la vez, que los propietarios de edificios deberán ofrecer la cooperación necesaria y evitando colocar anuncios a la altura que deben ser colocadas las placas indicativas del tránsito.



ESTAN CIRCULANDO YA 216,266 VEHICULOS MOTORIZADOS

De ellos corresponden a automóviles particulares 123,737 y un total que llega a 22,263 en el alquiler

Según datos estadísticos facilitados por el director del Fondo Especial de Obras Públicas, CP Manuel Vieites Brey, aparecen inscritos y tributando el Impuesto de Transporte Terrestre, hasta el día 14 de junio del presente año, un total de 216,266 vehículos motorizados.

De ese total, se encuentran en circulación 125,737 automóviles particulares, 22,265 de alquiler, aclarándose que se ha registrado un aumento de 2,393 matrículas particulares que con anterioridad usaban ilegalmente chapas de alquiler, burlando la diferencia en el pago del Impuesto.

En dicho informe se expresa que los ómnibus en circulación se elevan a 4,724; los camiones de todos los tonelajes suman 50,659; las motocicletas, 10,554; vehículos de línea, 666; «Demostración», 616; Talleres, 106; transporte «Funerales», 399; ómnibus de colegiales, 502, y ómnibus de Beneficencia, 38.

También expresó el director del Fondo Especial, que faltando quince días para cerrar el ejercicio fiscal 1956-1957, o sea, hasta el 14 de

junio, se registra un aumento de 22,345 vehículos, en comparación con igual período de tiempo del año anterior.



1 9 5 8



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Accidentes del tránsito

Con sus ruedas delanteras apuntando al cielo, un camión queda paralizado en la esquina de Tulipán y Avenida de Rancho Boyeros como consecuencia del desplazamiento hacia atrás de su carga de tubos. Un ómnibus de la ruta 76 (segunda fotografía) arde en la Avenida de Rancho Boyeros. El accidente se personas resultaron heridas. (Fotos Oller

dujo por una a sufrió lesiones. ómnibus, éste con un automó lló contra un es

Por las calles

alizando el tránsito, una orial la Avenida de Cort miran extrañados el her llevados a la capital nacional



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



Accidentes del tránsito

Con sus ruedas delanteras apuntando al cielo, un camión queda paralizado en la esquina de Tulipán y Avenida de Rancho Boyeros como consecuencia del desplazamiento hacia atrás de su carga de tubos. Un ómnibus de la ruta 76 (segunda fotografía) arde en la Avenida de Rancho Boyeros. El accidente se pro-

dujo por una avería en el motor. Ninguno de sus 80 ocupantes sufrió lesiones. En Concha y Cristina (tercera fotografía) otro ómnibus, éste de la ruta 13, muestra los resultados de un choque con un automóvil: fuera de control, el pesado vehículo se estrelló contra un edificio haciendo un boquete en la pared. Tres personas resultaron heridas. (Fotos Oller y Tirso).



PERECIERON 8 PERSONAS Y 31 FUERON HERIDAS EN 48 HORAS

Cinco murieron en un choque en Jovellanos...
Primer caso en el túnel de la bahía... Vuelco

En diversos accidentes del tránsito ocurridos en el país en las últimas 48 horas perecieron 8 personas y 31 resultaron heridas. Cinco de dichas personas perecieron al estrellarse un automóvil contra un ómnibus a la entrada de Jovellanos; dos murieron arrolladas y una cayó de un vehículo en marcha.

En las últimas horas de la tarde de ayer pereció arrollado en 66A y calle 31, en Marianao, Pedro Pascasio Aróstegui, de 73 años, vecino que fuera de la calle 29-B número 68, por el automóvil chapa 78,140, que era manejado por Máxima Haydée León Candelaria, de 25 años, vecina de la calle 90 número 3,305, en el reparto Miramar.

Refirió la automovilista que el septuagenario se interpuso en su camino y ella no pudo evitar atropellarlo. Quedó arrestada a disposición del Juez de Instrucción de Marianao.

ARROLLADO

En la esquina de Ayestarán y San Pablo, en el Cerro resultó muerto al ser atropellado por el ómnibus 434 de la ruta 17, Lorenzo Quintana Pérez, de 50 años, obrero del ramo de construcciones, vecino que fuera de Clavel 358, en aquella barriada.

Señálase en las actuaciones levantadas en la décima estación de Policía, que cuando Quintana Pérez fué a bajar de la acera, en el lugar indicado fué golpeado por el ómnibus y al caer al pavimento, le pasaron sobre la cabeza las ruedas jimaguas traseras derechas del vehículo, que era conducido por Juan Manuel Gómez, de 33 años, vecino de Bellavista 662, en la Vibora, quien fué arrestado y quedó a disposición del Juez de Instrucción de la Sección Cuarta.

Durante más de una hora permaneció en la calle el cadáver de Quintana Pérez, hasta que ordenó el levantamiento el forense del distrito, doctor Emilio García Roces, quien certificó la defunción. El cadáver tenía destrozado el cráneo.

Quintana Pérez usaba espejuelos con gruesos lentes, estimándose por lo tanto que era miope. Se atribuye a este detalle el hecho de que al bajar de la acera posiblemente no se percató de la proximidad del vehículo que lo atropelló.

PRIMER CHOQUE EN EL TUNEL BAJO LA BAHIA

Contra una de las casetas de los colectores del túnel bajo la bahía se proyectó ayer tarde el automóvil chapa 185553, que era manejado por Hilario Serrano Infante, de 40 años, vecino de la calle 11 número 1,051, en el Vedado.

El vehículo entraba en el túnel procedente de Guanabo

cuando ocurrió el suceso y a consecuencia del impacto el chofer resultó lesionado menos grave, al igual que sus pasajeros Cira Hernández Rodríguez, de 28 años, de Campanario 56, y Rafael Serrano Infante, de 38 años, de la misma dirección del driver.

Los heridos fueron trasladados al centro de socorro del segundo distrito por el empleado colector de dicho túnel Ricardo Fuentes Planas, de la calle C número 104, en el Vedado. El chofer explicó que el suceso ocurrió cuando se rompió la dirección al vehículo.

VUELCO DE UN CAMION

En la Via Blanca, frente al reparto Bahía, se volcó el camión chapa 305,688, de una tintorería, que conducía Celestino Santos Alvarez, de 26 años, vecino de Pasaje Fraga 29, en el reparto Jacomino, quien resultó lesionado menos grave al igual que su ayudante, Ramón Terán Rivero, de 21 años, vecino de Tercera número 27, en el reparto Alturas de Luyanó.

El camión transitaba por dicha vía en dirección a La Habana, procedente de Cojimar, expresando el chofer que el accidente ocurrió al poncharse uno de los neumáticos delanteros. Ambos lesionados fueron asistidos en el centro de socorro de Guanabacoa.

DIEZ HERIDOS AL CHOCAR DOS OMNIBUS

Al romperse los frenos al ómnibus 2104 de la ruta 7, que conducía Santiago Valentin Rizo, de 39 años, vecino de Embade número 64, en el Cotorro, el vehículo se proyectó, en Lu-

yanó y 10 de Octubre (Esquina de Toyo), contra el ómnibus número 1192 de la ruta 14, que manejaba Aldo Rodríguez Ortega, de 34 años, domiciliado en San Juan Bosco 739, en la Vibora, y después chocó con un poste del tendido eléctrico, donde quedó empotrado. A consecuencia del accidente resultaron lesionados ambos choferes, así como diez pasajeros de ambos vehículos.

Al centro de socorro de Jesús del Monte y a la clínica ubicada en 10 de Octubre, frente a Santos Suárez, fueron conducidas las personas que resultaron lesionadas y que son, además de los choferes, Cira Orta Hernández, de 30 años, de Obrapia 401; Mirtha Baire de la Fuente, de 14 años, de Ayestarán 304; Caridad de la Fuente Alfonso, de 50 años, de igual domicilio; Blanca González Cortés, de 59 años, de Bellavista 507; Romilia García Piedra, de 40 años, de Tercera 230; María Piedra Acosta, de 61 años, de igual domicilio; Lucía Rodríguez Curbelo, de 33 años, de Pío Alvarez sin número, en San Antonio de los Baños; Benito Mache, de 50 años, de Concordia sin número.

ro, en Mantilla; y Marina Noa, de 42 años, de Sol 20, en La Habana.

Consignase en las actuaciones oficiales que rindiendo viaje por Luyanó hacia Villanueva, calle por donde debía doblar para tomar por Concha hacia los Cuatro Caminos, se rompió la dirección al ómnibus de la ruta 7 que manejaba Valentin Rizo González, quien llamó la atención a los pasajeros para que no se asustaran y les indicó que se sujetaran fuertemente a los asientos; en esas circunstancias el carro siguió hasta la esquina de Toyo, donde se proyectó contra el ómnibus de la ruta 14 que bajaba por 10 de Octubre hacia Agua Dulce, y después contra el poste, con el resultado conocido.

LESIONADO UN SEXAGENARIO

Procedente del centro de socorro del cuarto distrito fué ingresado en el Hospital Calixto García, presentando lesiones por distintas partes del cuerpo, de carácter grave, Alberto López Martínez, de 64 años, vecino de Palatino 315, en el Cerro, que sufrió como consecuencia del choque ocurrido en Armas y Avenida de Acosta, en la Víbora, entre la ambulancia del municipio de La Habana, que conducía José Ramos Acevedo, de 29 años, de Zapata sin número, esquina a 29, en el Vedado, y el automóvil chapa 290.823, que conducía Francois Bertot Calcines, de 53 años, de Avenida de Acosta número 303. El anciano fungía de ayudante del chofer de la ambulancia.

CUATRO HERIDOS MAS

Otras cuatro personas resultaron lesionadas graves cuando el automóvil en que viajaban chocó contra un ómnibus de la ruta 62, que hace el recorrido de La Habana a Guanabo, en la Via Blanca, frente al reparato Villarreal. El ómnibus era manejado por Francisco René Hernández, de Obispo 294, en La Habana, y el automóvil por Alberto Pacheco Trujillo, de 38 años, vecino de San Julio 304, en Güines. Resultaron lesionados graves el chofer del auto y sus pasajeros, Eugenio Sierra, Olga Barrios y José Hernández, residentes en Güines. Fueron asistidos de primera intención en el centro de socorro de Guanabo e ingresados en una clínica de esta capital.

CINCO MUERTOS Y 11 LESIONADOS

MATANZAS, julio 21. (Enrique Ledo, corresponsal). —Cinco personas muertas, dos lesionadas menos graves y nueve leves, fué el balance del choque de un auto y un ómnibus, el domingo por la noche, frente a la finca "La Fermina", en el kilómetro 166 de la Carretera Central, cerca del entronque con la vía a Pedro Betancourt y Jagüey Grande, a la entrada de Jovellanos.

Los muertos se nombraban: Emilio Rodríguez Guerra, de 60 años, propietario del departamento comercial del "Central Australia", que guiaba el auto; su esposa, Teresa Rodríguez

Cadalla, de 46 años; el hijo de ambos, Emilio Rodríguez Guerra, de 19 años; la novia de éste, Modesta Martínez, de igual edad, y Miguel Ojeda Mederos, de 31 años, dependiente del comercio de Rodríguez Guerra, vecinos que eran de Jagüey Grande y que viajaban en el auto.

Sufrieron lesiones los ocupantes del ómnibus, Lucía Corzo Calvo, vecina de Colón, y Haydée Herrera Mesa, vecina de Carlos Rojas; menos graves; Cirilo Betancourt Alemán, de 43 años, casado, chofer del ómnibus, vecino de Santa Clara; Delfín Ortega, de 35 años, de Santa Clara; Haydée Herrera Mesa, de Cárdenas; Ciriacó Pérez Herrera, de Cárdenas; Rufino Triana Triana, de Carlos Rojas; Rosa Inclán Camejo, de Cárdenas y Ruper-ta Camejo Márquez, de Agramonte, leves.

EL SUCESO

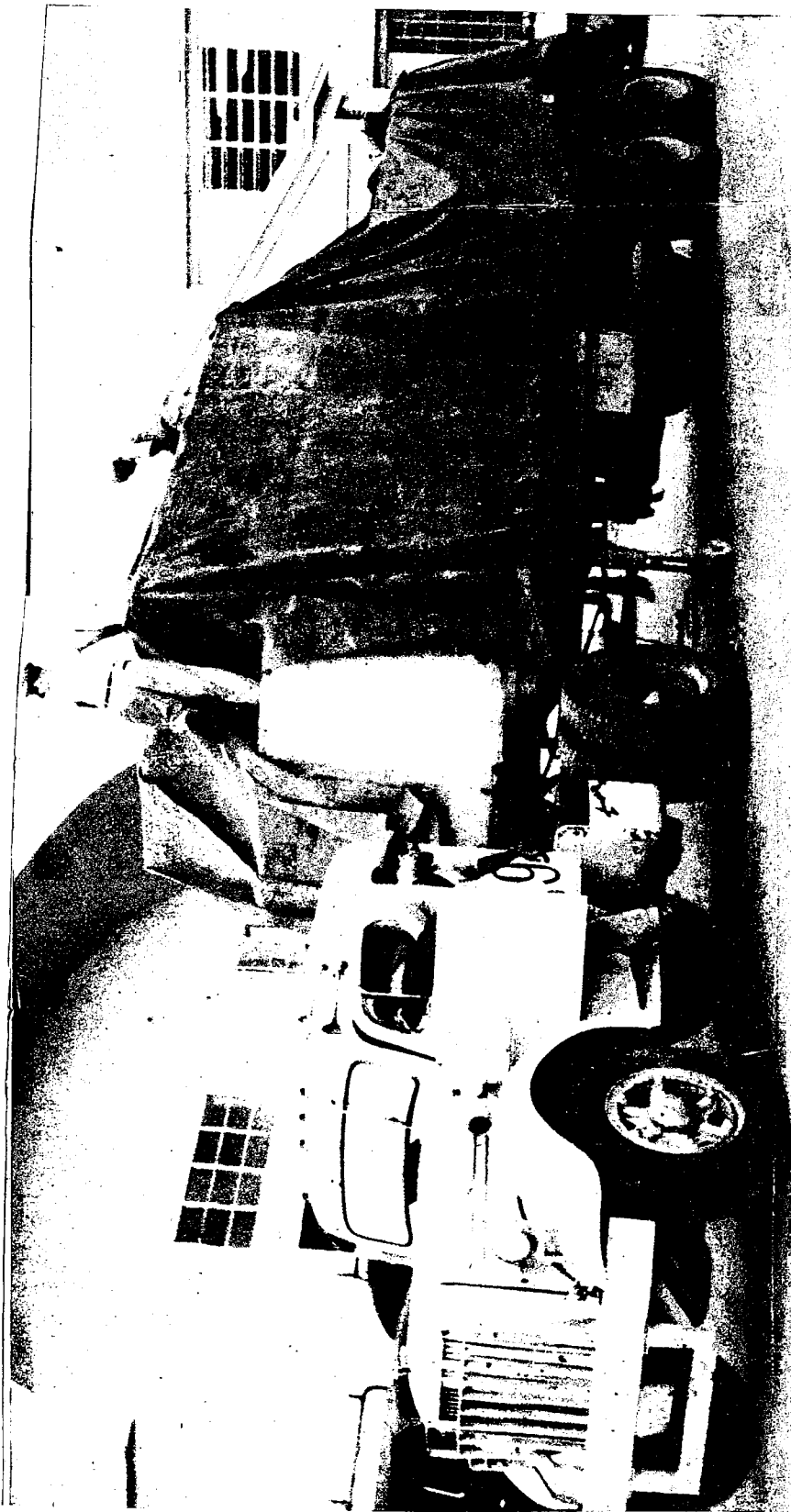
Alrededor de las ocho de la noche, el comerciante Emilio Rodríguez Guerra, regresaba con su auto de la Playa de Varadero a Jagüey Grande, y al tratar de adelantarse a un ómnibus de la "Compañía de Transporte Colón-Matanzas", que se dirigía a Colón, no se fijó en la proximidad de otro ómnibus de la empresa Playa Azul, procedente de Santa Clara, que se dirigía a Varadero, y se originó el choque, siendo lanzado a la cuneta destrozado, el auto de Rodríguez, convertido en un amasijo de hierros retorcidos, de donde fueron extraídos los cadáveres y trasladados en ambulancias y autos a Jovellanos y después a Jagüey Grande.

El ómnibus de la empresa Playa Azul era manejado por Cirilo Betancourt Alemán, que sufrió lesiones leves. Los lesionados fueron asistidos en el Hospital Civil de Jovellanos por los doctores Jesús Ramírez Boada, Lorenzo Pita y el director de dicho establecimiento benéfico, doctor Calixto Machado, auxiliados por las enfermeras Elina Madiedo, Carmelina Prado y Gloria Céspedes.

En el lugar del accidente se constituyó el jefe de la Sección de la Policía Nacional de Jovellanos, capitán Juan Vega Zamora, levantando las actuaciones de las que dió cuenta al Juez Municipal.

Hemos podido conocer que una hija del matrimonio compuesto por Emilio Rodríguez Guerra y Teresa Rodríguez Cadalla, nombrada Teresita, de 17 años, rogó a sus padres que la dejaran unos días en Cárdenas, en la residencia de otros familiares, salvándose así de haber muerto también en el accidente en que perecieron sus padres y su hermano.

En este tramo, comprendido entre los kilómetros 166 y 167 de la Carretera Central, casi siempre frente a la finca "La Fermina", con frecuencia se originan accidentes y en el anterior a este, en días pasados, resultaron muertas tres personas.



LOS TELEFONICOS LLEGAN A CAMAGUEY

Como es sabido el plan de ampliaciones y mejoras en el servicio para Camaguey, contempla la instalación de 4.600 nuevas líneas telefónicas, y desde luego, la realización, en áreas urbanas y adyacentes de importantes tareas de planta exterior. Aparte de otros trabajos telefónicos que ya se están desarrollando en la tierra de Agramonte, ya se ha terminado, por ejemplo, la construcción de un sistema de registros y conductos soterrados a lo largo de la calle República y Ave. de la Libertad hasta la calle Arrieta. La foto muestra un aspecto típico de una de las rastras utilizadas por la "Cuban Telephone Company", y que ya ha descargado en Camaguey importantes equipos y materiales, partiendo de los almacenes generales de Naranjito.

Floyd Patterson baila la suiza en su campo de entrenamien-

QUINCE MUERTOS EN ACCIDENTES EN UNA SEMANA

En la semana comprendida del lunes 4 al domingo 10 del actual se registraron en todo el territorio nacional 82 accidentes del tránsito con el trágico saldo de 15 muertos y 101 heridos, según estadística de la Comisión Nacional de Tránsito, de la que es secretario el doctor Raúl Zayas-Bazán.

9 personas perdieron la vida al ser arrolladas; 2 en vuelcos; 1 en caída de vehículo y 3 en choques.

En cuanto a los heridos se reportaron 38 arrollados; 15 en vuelcos; 6 en caídas de vehículos y 42 en choques.

El estado comparativo en relación con la semana precedente arroja el siguiente resultado: 21 accidentes más; 4 muertos y 14 heridos más.



Veinte años de accidentes del tránsito

Por Armando Maribona

HOJEANDO la colección del DIARIO saltó a nuestra vista la información de la sesión-almuerzo del Club Rotario de La Habana —fecha abril 28 de 1939— dedicada a comentar los accidentes del tránsito, y decidimos leerla, llegando a la conclusión de que muy poco o nada hemos progresado en ese problema durante más de cuatro lustros.

El rotario señor Oscar Sigarra, que era entonces tesorero del Consejo de Prevención de Accidentes, dijo en aquella ocasión:

“La Semana de Seguridad, instituida hace tres años, tiene por objeto mantener viva la tensión del país y reforzar la propaganda sostenida día a día a través del año en nuestros esfuerzos de convencer y educar a todos aquellos cuya actividad en la vida encierra riesgos para sí mismos y para los demás en materia de seguridad. Queremos que se grave con firmeza, aun en las mentes menos sensibles, el cuadro pavoroso de la tragedia que sufren cientos de hogares, la cifra horripilante de muertos y heridos que se registra a diario por la despreocupación, la ignorancia, la desidia y la temeridad”.

“Los resultados no han respondido a nuestros empeños por la intervención de diversos factores contrarios, tales como la indiferencia manifiesta, cuando no un desprecio irresponsable, que por razones de carácter hay en nuestros hombres —y en algunas cubanas— hacia cuanto encierra una noción de disciplina, que los hace reacios al cumplimiento de toda medida, por beneficiosa que ésta sea.

“Los accidentes del tránsito han aumentado, y es raro el día en que los detalles de otros nuevos no agreguen nombres de víctimas a la larga cadena de las familias entristecidas por el luto, lo que demuestra la necesidad de dictar medidas más enérgicas, imponer sanciones más severas, redoblar la vigilancia e intensificar la labor educativa, hasta que cada persona comprenda que debe ser guardián celoso de

la seguridad propia y de la seguridad ajena”.

Seguidamente el doctor René Acevedo propuso pedir a las autoridades que dictasen, a la mayor brevedad, las disposiciones necesarias para evitar los riesgos a que están expuestos los peatones con el extraordinario número de ciclistas, faltos de previsión, que circulan por nuestras calles, haciendo verdaderos alardes de desprecio hacia su vida y la de sus semejantes.

Inmediatamente después el doctor Manuel Romeu Jaime, que era entonces Jefe de Instrucción de la Sección Cuarta, se declaró partidario de que en materia de reglamentación del tránsito se legislase tanto en lo que respecta a los vehículos como en lo relativo a los peatones, “causantes muchas veces de los accidentes, pues caminan por las calles de más peligro sin tomar precaución alguna, creyéndose dueños de la ciudad”.

El doctor Manuel Galigarcía disertó también para señalar las frecuentes faltas que cometen quienes guían los ómnibus.

Muchos son los hombres y mujeres que se han preocupado y ocupado de estos problemas, y es triste constatar su escaso o nulo éxito.

El hecho de que la mayoría de las calles y las avenidas del área metropolitana de La Habana sean sumamente angostas, y el hecho de que cada día aumente el número de automóviles y de otros tipos de vehículos, no son las causas de los accidentes, sino la prisa, la imprudencia, la temeridad y la indisciplina por parte de drivers, peatones, ciclistas y conductores de carros de tracción animal y humana.

Hemos pasado temporadas en varias de las mayores ciudades de Europa y de América, donde circula, proporcionalmente, poco más o menos el mismo número de vehículos que en La Habana, pero, también proporcionalmente, la cantidad de muertos y heridos es menor. ¿Será que los cubanos, a pesar de creernos muy progresistas, estamos inmaduros todavía, en materia de tránsito, para la vida civilizada?

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Octavio Jordán

Reglamentación Para Omnibus de Colegiales

175

ANTE la inminencia del próximo curso escolar que echará a la calle cientos de ómnibus encargados de transportar diariamente la gran masa escolar del país, el Ministro encargado de Transportes, ingeniero Luis F. Ramos Ravella, pondrá en vigor una nueva reglamentación para tan delicado servicio, la que deberá ser acatada sin dudar por todos los colegios privados y públicos.

Siempre he dicho que dicho servicio no ha recibido hasta ahora la atención que merece, máxime si se tiene en cuenta el aumento siempre creciente en el número de ómnibus de colegiales en circulación, lo que ha provocado ya numerosos accidentes en los que han resultado heridos un buen número de escolares.

Ahora, con la nueva reglamentación que se proyecta —la que saldrá de un momento a otro— es posible que dicho servicio de ómnibus sea atendido como es debido, consiguiéndose mayor seguridad para sus tiernos pasajeros.

Si tal cosa se lleva a efecto, habrá que agradecer al ministro Ramos Ravella su preocupación por tan importante cuestión, pero ya que habrá de meterle mano al asunto me atrevería a sugerirle algo que redondearía su anunciada reglamentación y conseguiría, de paso, la mayor seguridad en la transportación de los muchachos.

Por ejemplo, hace algunas semanas me hice eco de una decisión tomada por el colegio Baldor que dejó instalados en todos sus ómnibus un aparato llamado tacógrafo, que registra implacablemente todos los movimientos del ómnibus durante el viaje, incluyendo velocidades máxima y mínima, acelerones, frenazos y cuantas "paragüerías" cometen a veces esos choferes de ómnibus para colegiales.

Tal aparato, de costo insignificante en relación con los extraordinarios servicios que presta, debía ser obligatorio en todos los ómnibus de servicio público —lo es en países tan importantes como Alemania, Brasil, Francia, algunos Estados de la Unión, y otros— pero ya que esto levantaría ronchas, al menos, debía hacerse obligatorio para los ómnibus de colegiales.

Con la instalación del tacógrafo —el que se fabrica de varias marcas distintas— el Director del colegio puede hacer la "hoja clínica" de sus choferes sin salir de su despacho, eliminando los imprudentes o incapacitados, y mejorando los buenos. Con sólo echar una ojeada diaria a las gráficas que registran esos aparatos, se conoce inmediatamente si el chofer corre demasiado o maneja con despreocupación, lo que facilita enormemente su eliminación con pruebas irrefutables y escritas.

Cuando comenté la sabia medida de Baldor, insté a otros colegios y Asociaciones de Padres de Alumnos, a que estudiaran el asunto y trataran de copiar la medida, lo que me parece muy oportuno ahora que el propio ministro de Transporte se encuentra en la mejor disposición de escucharlos y facilitar la cuestión.

Ojalá no echen en saco roto la sugerencia, sería un gran paso de avance en la seguridad de sus propios hijos.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

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 volanta para viajar en ferrocarril de La Habana a Bejucal; años después, Gaspar Betancourt Cisneros estableció el segundo ferrocarril de la isla, de Camagüey a Nuevitas 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.

FUERON AUTOPSIADAS LAS VICTIMAS DEL ACCIDENTE DE ANOCHE

177

Una joven señora subió el vehículo a la acera y causó la muerte a tres personas. Ocurrió el trágico suceso en Mercaderes esquina a Empedrado. Aguardaban un ómnibus

EL JUEZ LA DEJO EN LIBERTAD ANOCHE, PERO ESTA MAÑANA EL FISCAL PIDIO QUE FUERA ARRESTADA

Aceptando el escrito que le fuera presentado esta mañana por el fiscal de la Audiencia, doctor Jesús Coll, el Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Álvarez de la Vega, secretaria de Zenaida Seijas, ordenó la detención de la señora María Rosa de la Vega y de la Reigada, vecina de la calle 17 No. 153, apartamento 11, en el Vedado, como responsable del accidente del tránsito ocurrido anoche, en Empedrado y Mercaderes, en esta ciudad, a consecuencia del cual resultaron muertos la señoras Delia Fundora y Gregorio de 49 años y Ramona Fernández Fundora, de 24 años, que era hija de la anterior, así como el sobrino de aquélla, Carlos de Baños Fundora, de 11 años, vecinos que fueran de San Ignacio 68, en esta ciudad.

Dichas personas se encontraban paradas en la acera, por la calle Empedrado, con el propósito de cruzar hacia Mercaderes cuando contra las mismas se proyectó el automóvil chapa 186.378 manejado por la señora María Rosa de la Vega y de la Reigada, a quien acompañaba el señor José R. González Regueral Valdés, domiciliado en la calle I No. 111, apartamento 2, en el Vedado. La señora Ramona Fernández Fundora tenía cargada a su hijita Alina Massio Fernández, de dos años, quien salvó la vida milagrosamente.

La desventurada criatura cayó de los brazos de su madre, ésta mortalmente lesionada, y se ocasionó una lesión leve en la frente, siendo recogida por otras personas y trasladada a la casa de su abuela paterna, Eufrosia Quevedo Cartaya, ubicada en la calle Tacón No. 4, apartamento 20.

INEXPLICABLE EL ACCIDENTE

De acuerdo con lo investigado por el capitán Eusebio Zamora, jefe de la Primera Estación de Policía, el accidente ocurrió en forma harto inexplicable, a pesar de que la señora de la Vega y de la Reigada afirmó enfáticamente que se había producido como consecuencia de patinar las ruedas del vehículo debido a hallarse mojado el pavimento por la lluvia.

En la esquina en cuestión existe una parada oficial de ómnibus y debido a lo estrechas que son las calles todos los vehículos motorizados transitan a moderada velocidad, pero en este caso parece que el carro era conducido a excesiva velocidad y de ahí que se produjera el lamentable suceso que ha dejado sumida en el más profundo dolor a dos familias.

AUXILIOS

Afirmase en las diligencias oficiales, que al producirse el accidente, la señora de la Vega y de la Reigada frenó el carro que conducía y bajándose del mismo, así como su acompañante, ambos prestaron auxilio a los lesionados, trasladándolos al centro de socorro del primer distrito. Un chofer que se identificó como tal en aquel confuso momento se aprestó a guiar el automóvil en cuestión para llevar a los lesionados al establecimiento benéfico. Aquí el médico de guardia certificó la defunción de Delia Fundora y de su hija Ramona Fernández Fundora, ambas presentaban fracturas e intensos traumatismos por distintas partes del cuerpo.

El mismo galeno atendió al niño Carlos de Baños Fundora, otra de las víctimas del accidente, disponiendo que urgentemente se le ingresara en el Hospital Infantil. Además de las horribles lesiones que presentaba por el cuerpo, el menor había sufrido la pérdida del brazo izquierdo. Esta extremidad le fue arrancada de cuajo con motivo del impacto del automóvil contra un poste existente en dicha esquina y contra el cual lo comprimió.

FALLECIO EL MENOR

A las pocas horas de su ingreso en el Hospital Infantil, el desventurado Carlos de Baños Fundora dejó de existir, siendo reclamado por familiares suyos en medio de conmovedores escenas. Ya habían reclamado los cadáveres de las otras dos víctimas, es decir, de Delia y su hija Ramona.

LESIONADA MENOS GRAVE

Se consignó en las actuaciones oficiales, que el médico de guardia en el primer centro de socorro asistió a la señora de la Vega y de la Reigada, apreciándole lesiones por distintas partes del cuerpo, que sufrió a causa del impacto de su automóvil contra la acera, a donde atropelló a las personas que resultaron occisas, y contra el poste del alumbrado público existente en Empedrado y Mercaderes. El acompañante de la señora de la Vega y de la Reigada, señor González Regueral resultó ileso.

NO FUE OCUPADA LA CARTERA

En las actuaciones relacionadas con el trágico suceso, no aparece ocupada la cartera dactilar que debió llevar consigo la señora, ignorándose, por lo tanto, si efectivamente la tiene, aunque aclaró que sí y ofreció el número de la misma.

La señora de la Vega y de la Reigada, repetimos, consignó que el suceso fué motivado por el patinazo que dieron las gomas del automóvil que ella conducía, debido a estar mojado el pavimento por la lluvia. En esa circunstancia, añadió, no pudo controlar el volante y el carro se precipitó hacia la acera, con el resultado conocido.

FUE DEJADA EN LIBERTAD

La conductora del mencionado vehículo fué presentada, en calidad de detenida, ante el Juez de Instrucción de guardia nocturno, doctor Raoul Pichardo, quien la instruyó de cargos y la dejó en libertad provisional, disponiendo la entrega de los cadáveres a los familiares de las víctimas, con la obligación de presentarlos hoy en el Necrocomio, para la diligencia de autopsia.

Dicha diligencia se verificó al mediodía de hoy en la morgue judicial por los forenses de guardia, a presencia del Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez Vega, a quien el Juez de guardia remitió las actuaciones. Según el dictamen forense tanto la señora Delia Fundora, como Ramona Fernández y el niño presentaban múltiples fracturas e intensos traumatismos, origen del fallecimiento.

ESCRITO DEL FISCAL

El fiscal de la Audiencia de La Habana, doctor Jesús Coll, remitió un escrito al Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez Vega con relación al accidente del tránsito que nos ocupa. En el escrito dice el fiscal que con vista a las primeras diligencias, circunstancias concurrentes y la continuidad con que se vienen produciendo hechos de esta naturaleza en la ciudad con desprecio absoluto por

178
aquellos que manejaban vehículos de motor a la vida de los peatones, debido a que no observan las disposiciones vigentes en el Código del Tránsito, solicita del Juez de Instrucción disponga éste el arresto de la señora Maria Rosa de la Vega y de la Reigada. Practique inspección ocular en el lugar del suceso y solicite del Ministerio de Gobernación informes si a nombre de dicha señora se expidió por el Negociado correspondiente la cartera dactilar.

También solicita que de ser entregado, dicho documento sea unido al sumario 363 de 1958, radicado en dicho Juzgado por delito de homicidio culposo.

ORDENADO EL ARRESTO

Aceptando en todas sus partes el escrito remitido por el fiscal, doctor Jesús Coll, el Juez dictó un auto ordenando a la policía el arresto y remisión al vivac de mujeres, en Mantilla, por el término de ley, de la señora de la Vega y de la Reigada, como responsable del accidente del tránsito ocurrido anoche en Empedrado y Mercaderes.

"VENIAN PARA MI CASA..."

Teniendo en brazos a la niña Alina Massip —que salvó la vida milagrosamente en el hecho en que perdieran la vida su madre y su abuela— la señora Eufracia Quevedo Cartaya, abuela paterna de la niña dijo a un repórter de AVANCE, que dicha familia iba para su casa cuando ocurrió el suceso y que, según sus noticias, la señora que conducía el automóvil lo hacía a excesiva velocidad y de ahí las fatales consecuencias del accidente. La señora Eufracia Quevedo es madre del sastre Salvador Massip, cuya esposa, Ramona Fernández Fundora fué una de las víctimas.

LESIONADO UN MENOR

En la casa de socorro de Buenavista fué asistido de contusiones y escoriaciones por ambos brazos el menor Armando Diaz Romero, de 8 años, domiciliado en el barrio de Pocito, en ese término.

El niño fué conducido al centro de socorro por José I. Selles, residente en 26, esquina a Avenida Kohly, chofer del auto chapa 12-472.

El menor explicó a la policía que estaba en la calle 56 jugando con unos amigos y que al escaparse la pelota, salió tras ella, no fijándose en el automóvil con el cual tropezó.

El chofer dijo que transitaba por la avenida 23 y al llegar a la calle 56, el muchacho salió corriendo y se precipitó contra su auto, lesionándose al rebotar y caer al pavimento.

SOBREVIVIENTE DEL TRAGICO ACCIDENTE DE MERCADERES Y EMPEDRADO

He aquí, en brazos de su abuela paterna, señora Eufracia Quevedo Cartaya, aparece la niña Alina Massip Fernández, de 2 años, quien salvó la vida milagrosamente anoche en el accidente del tránsito en que resultaron muertas su madre Ramona Fernández, su abuela materna, Delia Fundora y el niño Carlos de Baños Fundora, de 11 años. (Foto de AVANCE por Tirso).

MURIO DESTROZADO



El menor Carlos de Baños Fundora, de 11 años, otra de las víctimas del inexplicable accidente del tránsito ocurrido anoche en Empedrado y Mercaderes.



**PATRIMONIO
DOCUMENTAL**

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Ordenan detención de la señora que causó la muerte a 3 personas con el auto que conducía

El Juez de Guardia dispuso la libertad provisional pero el Juez de Instrucción revocó la medida y dispuso su arresto. Mandamiento a la Secretaria para que la presenten al Juzgado. -- Investigan si era ella la que manejaba (COLUMNA OCHO)

PIDIO

el Fiscal el arresto de la que arrolló y mató a 3 personas

Tal como publicamos ayer el Juez de Instrucción de Guardia, doctor Raoul Pichardo, instruyó de cargos y dejó en libertad provisional a la señora Maria Rosa de la Vega y de la Reigada, residente en calle 17 número 103, apartamento 11, Vedado, quien aparece como responsable del accidente de tránsito ocurrido la noche del martes, en Mercaderes y Empedrado, donde, guiando un automóvil, atropelló y causó la muerte a Delia Fundora Gregorio, de 40 años, a la hija de ésta, Ramona Fernández Fundora, de 24 años y a su sobrino Carlos de Baños Fundora, de 11 años, quienes se hallaban en la acera. En el accidente resultó ilesa la hija de Ramona, Alina Massip Fernández, de dos años, a quien su madre cargaba en brazos.

ORDENAN DETENCION

El Juez de Instrucción de la Sección Primera doctor Juan Alvarez de la Vega, dictó auto disponiendo el arresto de Maria Rosa de la Vega, aceptando en todas sus partes un escrito que remitió a dicho Juzgado el fiscal de la Audiencia de La Habana, doctor José Coll, en el que expresa que "con vista a las primeras diligencias, circunstancias concurrentes en el hecho y la continuidad con que se vienen produciendo accidentes de ese tipo en la ciudad, con desprecio absoluto por aquellos que manejan vehículos de motor a la vida de los peatones, debido a que no observan las disposiciones vigentes en el Código del Tránsito, solicitó del Juez disponga el arresto de la señora Maria Rosa de la Vega y de la Reigada; practique inspección ocular en el lugar del accidente y solicite del Ministerio de Gobernación, informes si a nombre de dicha señora se expidió por el Negociado correspondiente la Cartera Dactilar, así como de resultar cierto este extremo que el documento sea copiado y unido al sumario 363, de 1958, recién abierto por delito de homicidio culposo".

MANDAMIENTO A LA POLICIA

En las primeras horas de la mañana del jueves el juez doctor Alvarez de la Vega, auxiliado del secretario judicial doctor

Ricardo Pascual Pacheco, libró un mandamiento a la Policía Secreta para que en la mañana del viernes presenten en el Juzgado en calidad de detenida a la señora Maria Rosa de la Vega y de la Reigada, de 27 años, vecina de 17 número 153, en el Vedado.

También se libró una comunicación al Ministro de Gobernación para que inmediatamente informe si la acusada estaba habilitada para manejar un vehículo de motor, ya que existe la versión de que no tiene cartera dactilar.

También para hoy (viernes) a las dos de la tarde se dispuso una inspección ocular en el lugar de los hechos, Empedrado y Mercaderes.

DECLARA LA SEÑORA VEGA

Maria Rosa de la Vega, fue atropellada en el Segundo Centro de Socorros de una contusión en la región nasal sin poder precisar lesión ósea, de carácter menos graves.

Declaró Maria Rosa de la Vega que "el accidente ocurrió porque estaba el pavimento mojado y haberse aturdido las personas que resultaron muertas al ver que el auto daba un patinazo en la esquina se tiraron a la calle, precisamente delante del vehículo

yo y como iba a poca velocidad los empujó hacia el poste comprimiéndolos".

Agrega que "lleva cinco años manejando y que es la primera vez que tiene un accidente".

DUDAN QUE ELLA IBA MANEJANDO

El auto del accidente chapa 18678 es propiedad de José González Regueral Valdés, de 34 años, vecino de 1 número 111, quien informó que iba en el vehículo cuando se produjo el accidente, ofreciendo la versión en el sentido que las personas que resultaron muertas, al ver al vehículo salieron corriendo para refugiarse en el poste, donde fueron alcanzadas por el auto.

El Juzgado ha dispuesto amplias investigaciones para aclarar si efectivamente era Maria Rosa de la Vega, quien iba manejando el vehículo cuando se produjo el hecho, por existir la versión de que era otra mujer y no ella la que guiaba la máquina.

LAS AUTOPSIAS

En relación con las autopsias practicadas a las víctimas, se remitió informe al Juzgado por los médicos forenses, dándose cuenta del resultado de las mismas.

Según dichas autopsias el menor Carlos Baños Fundora, de 11 años, presentaba una herida en la región frontal, otra a colgajo con arrancamiento del brazo izquierdo, herida contusa en la región rotuliana de la pierna derecha, fractura de la parrilla costal izquierda, destrucción de ambos pulmones y estallamiento del hígado.

Della Fundora Gregorio, de 49 años, presentaba una herida de quince centímetros en el epigastrio; otra herida en el vientre de treinta centímetros, hundimiento del tórax y fracturas de costillas.

Ramona Fernández Fundora, de 24 años, lesiones en el estómago, en la región epigástrica, heridas en la región pectoral izquierda y lumbar del mismo lado; fractura de la parrilla costal izquierda y estragos en el bazo y riñones.

De acuerdo con el dictamen de los forenses se determina que el automóvil iba a excesiva velocidad cuando se proyectó contra las víctimas convirtiéndolas contra el poste del alumbrado público.



PARA ELUDIR LA AC-
CION DE LA JUSTI-
CIA ESCAPO AL EX-
TRANJERO la señora
María Rosa de la Vega y
de la Reigada, quien
guiando un auto atropel-
ló y mató a tres personas
en la noche del pasado
martes, en Mercaderes y
Empedrado. (Vea infor-
mación en la página de po-
licía). *Arauel*

sept. 5 1958



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

El Lunes Resolverán la Situación Procesal de la Sra. de la Vega, Acusada de Trágico Choque

LA CARTERA DACTILAR DE LA DRIVER FUE ENVIADA AL JUZGADO

Localizada en una clínica del Cerro, donde se encontraba bajo tratamiento médico. Por resolución judicial fue enviada al vivac para mujeres, de Mantilla. Reconocida

DESFAVORABLE EL RESULTADO DE LA INSPECCION. LO QUE DECLARO GONZALEZ REGUERAL. TESTIGOS

La situación procesal de la señora Rosa María de la Vega y de la Reigada —acusada como responsable del accidente ocurrido en Empedrado y Mercaderes donde mató a otras dos señoras y a un niño con el automóvil que guiaba— será resuelta el lunes por el Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez Vega, según trascendió esta mañana en los pasillos del Juzgado.

A pesar de que existía la versión de que la señora De la Vega y de la Reigada, que había sido declarada prófuga, se había embarcado hacia el extranjero para eludir la acción de la Justicia— versión que hasta cierto punto fué admitida como posible por funcionarios del Juzgado— no ocurrió así y fué localizada en la clínica La Matagrosa, de la Asociación de Cubanas Católicas, en la Calzada del Cerro y Santa Teresa, donde se le había ingresado por presentar agudo ataque de cólico nefrítico.

En el Juzgado compareció en horas de la tarde del viernes la señora María Luisa de la Vega y de la Reigada entrevistándose con el secretario del sumario, doctor Ricardo Pascual Pacheco, a quien hizo entrega de un certificado médico expedido por el doctor Alberto Hernández, del staff del expresado establecimiento benéfico, susignando que dicho galeno estaba atendiendo a la acusada.

Al tener noticias de que la señora De la Vega y de la Reigada —cuya orden de arresto había entregado horas antes a la Policía— se encontraba ingresada en la clínica en cuestión, el doctor Alvarez Vega dispuso que por un vigilante de la Décima Estación se estableciera vigilancia a la puerta de la habitación ocupada por la dama

y que al establecimiento benéfico se trasladara el secretario, doctor Pascual Pacheco y los forenses del Juzgado, doctores Ramón A. Prieto y Luis Carrodegua Arias, a fin de que éstos reconocieran a aquélla y dictaminaran sobre sé entendían, hecho dicho reconocimiento, si peligraría la vida de la misma al ser remitida al vivac de mujeres, en Mantilla. Los médicos hicieron el examen correspondiente a la señora De la Vega y de la Reigada y dictaminaron que, efectivamente, podría llevarse a cabo el traslado de la paciente para dicho vivac. Con vista al dictamen forense, el Juez dispuso el encarcelamiento de la acusada.

OCUPADA LA CARTERA DACTILAR

Igualmente se pudo conocer que el Ministerio de Gobernación —Negociado de la Cartera Dactilar—, respondiendo a la petición del Juzgado, remitió a éste un escrito en el que expone que, efectivamente, se había expedido cartera dactilar a nombre de la señora María Rosa de la Vega y de la Reigada para la conducción de vehículos motorizados, hace algún tiempo.

Antes de que se recibiera en el Juzgado dicha comunicación, ya había sido remitida a ese centro judicial la cartera dactilar de la acusada quien, al producirse el lamentable suceso, había manifestado que había dejado olvidado el documento en su domicilio.

LA INSPECCION OCULAR

Como anunció AVANCE en su edición anterior, el Juez de Instrucción, doctor Alvarez Vega, y el fiscal de la Audiencia, doctor Jesús Coll Núñez, asistidos del Secretario Judicial, doctor Pascual Pacheco, de peritos del Gabinete Nacional de Identificación e investigadores policíacos entre éstos el auxiliar del

fiscal, vigilante Diego Hernández, verificaron ayer una inspección ocular en Mercaderes y Empedrado, donde el automóvil que manejaba la señora de la Vega y de la Reigada, a quien acompañaba el señor José González Regueral Valdés, atropelló y causó la muerte, la noche del pasado martes, a la señora Delia Fundora, a la hija de ésta Ramona Fernández Fundora y al menor Carlos de Baños Fundora.

Durante dicha diligencia se comprobó que el automóvil que conducía dicha dama transitaba por Empedrado, con el propósito su conductora de doblar por Mercaderes, pero al llegar al lugar cambió de parecer y al maniobrar imprudentemente fue que lanzó el carro sobre la acera atropellando a Delia, a la hija de ésta y menor sobrino de la primera, salvándose milagrosamente la hijita de Ramona, de dos años, nombrada Aina Massip, ya que su madre, que la llevaba en brazos, la lanzó al pavimento, alejándola y privándola del impacto. En la esquina en cuestión existe un poste del alumbrado público contra el cual fueron comprimidas las dos mujeres con la defensa del automóvil, ya que al ser éste examinado concienzudamente sólo se advirtió una abolladura en su defensa delantera, lado derecho. El fototécnico del GNI hizo varias fotografías desde distintos ángulos que le fueron ordenadas por el Juez y el Fiscal, doctores Vega y Coll Núñez.

UN TESTIGO

En el curso de la diligencia que apuntamos, el fiscal interrogó al testigo René Barreto Gutiérrez, de 32 años, vecino de Cuarteles 7, quien explicó que él se hallaba sentado en el quicio de la nevería existente en Empedrado, casi esquina a Mercaderes —frente al lugar del hecho—, cuando oyó decir al hombre que iba con la mujer que guiaba el automóvil: "sigue, sigue por Empedrado" en cuyas circunstancias la driver maniobró e impulsó el carro sobre la acera donde habían otras personas a las que atropelló con éste. Añadió que corrió hacia a aquel lugar y prestó auxilio al menor a quien el impacto de la máquina había arrancado de cuajo uno de los brazos y causado otras lesiones.

Finalmente dijo que él no oyó el característico ruido de las ruedas de los automóviles cuando patinan debido a hallarse mojado el pavimento y que a su juicio el espantoso suceso fue producto de la imprudencia de la señora que guiaba, por cuanto trató de entrar nuevamente a la calle Empedrado cuando casi estaba doblando por Mercaderes.

OTROS TESTIGOS

Otros testigos del caso concurren esta mañana ante el Juez, doctor Alvarez Vega y el fiscal, doctor Jesús Coll, en el Palacio de Justicia. Son Roberto González Sotolongo, Luis Cartaya Hernández, Luis Santa Cruz y otros. Son testigos de

185
cargos y todos expresaron que el hecho fué consecuencia de la imprudencia de la persona que conducía el automóvil.

UNA JERINGUILLA HIPODERMICA

En el acta de diligencia ocular se consignó que en el portaguantes del automóvil fué hallada una jeringuilla hipodérmica, con su aguja, y que aquélla contenía residuos de un líquido. Por ese motivo fué remitida al Laboratorio de Química Legal para que los peritos, verificados los análisis pertinentes, dictaminen acerca de qué tipo de sustancia se trata.

REGUERAL EN EL JUZGADO

Para que amplíe sus declaraciones y explicara lo relacionado con la aguja hipodérmica de referencia, fue citado hoy ante el Juez y el fiscal, el señor González Regueral Valdés. Dijo que la jeringuilla es de su propiedad, que la había adquirido recientemente, pero afirmase que no explicó en cuanto al residuo del líquido descubierto en la misma.

En cuanto al accidente lo estimó obra de la fatalidad.

Dijo que la señora de la Vega y de la Reigada lo recogió en la Plaza de la Catedral y que tomando por Empedrado llegando a Mercaderes por donde debía doblar, él pidió que siguiera por la Avenida del Puerto y al maniobrar patinaron las ruedas y la dama no pudo dominar el volante. Sin embargo, en la inspección ocular se comprobó que las gomas de la máquina chapa 186-478, de la propiedad de Regueral González, son de material irresbalable. González Regueral había hecho su presentación espontánea ante el Juez y el fiscal cuando éstos realizaban la inspección ocular.

Hasta el presente, González Regueral fue interrogado en calidad de testigo y se le dejó en libertad. Caso de que en el curso de la subsiguientes investigaciones éstas arrojen responsabilidad contra el mismo se le instruirá de cargos.

INTERROGADO SOBRE UN TRAGICO ACCIDENTE

José González Regueral, quien acompañaba a María Rosa de la Vega y de la Relgada, cuando éste, guiando un automóvil, lo proyectó hacia la acera, en Empedrado y Mercaderes, atropellando a tres miembros de una familia, matándolos. González Regueral fué interrogado esta mañana en el Palacio de Justicia por el fiscal, doctor Jesús Coll y el Juez, doctor Alvarez de la Vega.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

FUGITIVA LA SEÑORA QUE ARROLLO Y DIO MUERTE A TRES PERSONAS

187

La Policía no la pudo localizar en su casa del Vedado y existe la versión de que huyó al extranjero para eludir la acción de la justicia. La reconstrucción de este suceso

ORDENAN PRESENTACION DE GONZALEZ REGUERAL, QUIEN LA ACOMPAÑABA EN EL AUTO. DILIGENCIAS

A las tres de esta tarde, asistido de la secretaria Zenaida Seijas y de técnicos del Gabinete Nacional de Identificación, con la asistencia de familiares de las víctimas e investigadores policíacos, el Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez Vega verificó una inspección ocular, en Mercaderes y Empedrado, donde la noche del martes, murieron detrozados, al atropellarlos un automóvil Della Fundora y Gregorio, de 49 años, su hija de 24 años y el sobrino de aquella, Carlos Baños Fundora, de 11 años, vecinos que fueran de San Ignacio 60, en esta ciudad. A la inspección acudió el doctor Jesús A. Coll, fiscal de la Audiencia.

Dichas personas, como publicó AVANCE en su edición del miércoles 3 último, fueron atropelladas, en forma inexplicable, por el automóvil chapa 188,378,

que manejaba la señora María Rosa de la Vega y de la Reigada, residente en la calle 17 número 153, en el Vedado, a quien acompañaba José R. González Regueral Valdés, domiciliado en la calle I número 111, apartamento 2, en la misma barriada. En el trágico y lamentable suceso resultó ileña la hijita de Ramona, nombrada Alina Masrip Fernández, de 2 años, a quien su madre llevaba en brazos.

Como se ha publicado, la señora De la Vega y de la Reigada fué dejada en libertad provisional por el Juez de Instrucción de guardia nocturno, Dr. Raoul Pichardo, ante quien reclaró que el accidente había ocurrido debido a patinar las ruedas del automóvil que ella conducía por estar mojado el pavimento por la lluvia.

Al siguiente día, o sea, el miércoles, el fiscal doctor Jesús Coll, teniendo en cuenta las actuaciones primarias, las circunstancias concurrentes en el caso y debido a la continuidad con que se vienen produciendo casos análogos, solicitó del Juez de Instrucción, doctor Alvarez Vega ordenara el arresto de la señora De la Vega y de la Reigada y otras diligencias, entre éstas, la inspección ocular celebrada esta tarde.

PROFUGA

Según se ha podido conocer, la Policía no ha podido localizar a la acusada señora de la Vega y de la Reigada, quien se ha ausentado de su domicilio, existiendo la versión de que abandonó el territorio nacional para eludir la acción de la Justicia.

Por otra parte, se confirmó que, en ningún momento, fué ocupada la cartera dactilar que dicha acusada aseguró poseer, ignorándose, hasta el presente, si el Ministerio de Gobernación, por conducto del Negociado de la Cartera Dactilar, informó al Juzgado si, efectivamente, éste expidió el documento a favor de aquella.

ORDEN DE PRESENTACION

También se pudo conocer en los pasillos del Juzgado, que, atendiendo a lo dispuesto por el Juez, el secretario judicial, doctor Ricardo Pascual Pacheco dictó una providencia interesando de la Policía la presentación del señor José R. González Regueral, quien acompañaba en el automóvil a la señora de la Vega y de la Reigada y a quien según se pudo conocer, pertenece el vehículo. Existiendo dudas respecto a que esta persona pudo haber sido la que conducía el automóvil al ocurrir el doloroso caso, es posible que el Juez lo remita al vivac hasta tanto que por la Policía se verifiquen las investigaciones, en vías de total esclarecimiento.

El resultado de la inspección ocular a que aludimos en el párrafo inicial se conocerá en las próximas horas.

MUY PREOCUPADA

Interrogado por los periodistas un investigador policíaco afirmó que, según sus noticias, la señora de la Vega y de la Reigada se encontraba muy preocupada últimamente en virtud de que hace tres o cuatro meses no recibe la pensión alimenticia de su divorciado esposo y que la noche del suceso ella y su acompañante estuvieron en el establecimiento denominado "La Bodeguita del Medio", ubicada en Empedrado, entre Cuba y San Ignacio, es decir, a poca distancia del lugar en que se desarrolló el inexplicable accidente del tránsito a consecuencia del cual murieron dos mujeres y un niño.

IONIO
DOCUMENTAL

Los médicos procedieron a reconocer a la iraputada, afirmando en forma extraoficial que dictaminaron que la misma no padecía enfermedad alguna que aconsejara su permanencia en el citado establecimiento benéfico. De ahí, la orden judicial de arresto y traslado al Vivac de Mantina, que fué cursada al Jefe de la Décima Estación.

OTROS DETALLES

Por otra parte, el doctor Juan Alvarez de la Vega, también dispuso la comparecencia para horas de la mañana de hoy, del señor González Pegueral, al objeto de instruirlo de cargos y decidir sobre su situación procesal.

También en forma extraoficial los reporteros conocieron que agentes policíacos adelantaron informes al funcionario actuante, en el sentido de que el automóvil conducido por la señora María Rosa de la Vega, el propio día en que se produjo el hecho, fué circulado por un supuesto delito de estafa. Se dijo que las personas que lo tripulaban estuvieron en un establecimiento e ingirieron bebidas alcohólicas, marchándose sin abonar el consumo.



REMITIDA AL VIVAC LA MUJER ACUSADA DE TRES HOMICIDIOS

189

Estaba recluida de una clínica del Cerro...

Los forenses informaron desfavorablemente

El Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez de la Vega, y el Fiscal de la Audiencia, doctor Jesús Coll, llevaron a cabo durante el día de ayer diversas diligencias relacionadas con el espectacular y doloroso suceso del tránsito registrado en horas de la noche del martes, en el cual resultaron muertos la señora Delia Fundora Gregorio, de 48 años,; su hija, Ramona Fundora Fernández, de 29 años, y el niño Carlos de Baños Fundora, de 11 años, vecinos que eran de San Ignacio 60. El resultado de la actuación resultó adverso para la imputada como responsable, señora María Rosa de la Vega de la Reigada, de 29 años, residente en 17 número 153, en el Vedado.

Teniendo en cuenta los detalles arrojados por las diligencias judiciales, el Juez dispuso el inmediato arresto de la señora de la Vega y su ingreso en el Vivac de Mantilla, orden que cumplimentaron agentes de la Décima Estación de Policía Nacional.

LOS ANTECEDENTES

El suceso se registró en horas de la noche del martes, en Empedrado y Mercaderes. Por la acera de esta última calle transitaban en dirección a su domicilio, la familia Fundora, cuando, de pronto, fueron empujados por el automóvil chapa 188.378, manejado por María Rosa de la Vega, en el cual viajaba el señor José R. González Regueral. El vehículo los comprimió contra un poste del tendido eléctrico y la pared de una residencia, causándole heridas de tal gravedad que les ocasionaron la muerte.

En el instante en que el automóvil se encimaba sobre ellos, la señora Ramona Fundora sólo atinó a lanzar lejos a su hija, Alina Massip Fundora, de dos años, quien de esa manera salvó la vida, sufriendo sólo ligeras escoriaciones.

La policía comenzó las actuaciones oficiales, procediendo al arresto de la señora María Rosa de la Vega y su acompañante, propietario del automóvil, señor González Regueral. La primera declaró que manejaba el carro por la calle Empedra-

do y al llegar a la esquina de Mercaderes y pretender doblar por ésta, el vehículo patinó — por estar mojado el pavimento— yendo a estrellarse contra el poste y resultando inútiles sus esfuerzos para evitar atropellar a los transeúntes. Inte-

rogada sobre su capacidad para manejar, la señora expuso que tenía Cartera Dactilar, pero que se le había quedado olvidada en su domicilio.

Posteriormente, la señora y su acompañante fueron presentados ante el Juez de Guardia y ambos quedaron en libertad provisional.

DILIGENCIAS JUDICIALES

En horas de la mañana del miércoles, el Fiscal de la Audiencia, doctor Jesús Coll, despatchó con carácter urgente una petición al Juez de Instrucción que en definitiva conoce del caso, doctor Juan Alvarez de la Vega, en el sentido de que las diligencias primarias ofrecían indicios racionales de criminalidad y el suceso revestía caracteres de gravedad y estaba provocando alarma pública, por la reiteración de hechos de esa naturaleza. Pidió, igualmente, se produjera la diligencia de inspección ocular.

El funcionario dispuso que la policía realizara las investigaciones correspondientes; que el Ministerio de Gobernación informe con carácter urgente si la señora que manejaba el vehículo posee expediente autorizado de Cartera Dactilar y que agentes de la Policía Secreta determinen los sitios que fueron visitados por la pareja, para conocer si ingirió bebidas alcohólicas.

INSPECCION OCULAR

En horas de la tarde de ayer, el Juez de Instrucción y el Fiscal se constituyeron en el lugar del suceso, auxiliados por testigos y peritos del Laboratorio de Química Legal, estudiándose la forma en que el mismo se produjo. Aunque hasta el momento el sumario es secreto, los reporteros lograron conocer que la diligencia resultó adversa a los imputados.

La impresión existente es que el vehículo era manejado a excesiva velocidad por la calle Empedrado, y que la persona que lo guiaba trató de doblar súbitamente, sin adoptar precauciones, por Mercaderes, perdiendo el control del volante y produciendo el suceso.

DECISION JUDICIAL

Terminada la diligencia de inspección ocular, funcionarios actuantes solicitaron el auxilio de dos médicos forenses del Necrocomio de La Habana y se constituyeron en la Clínica de Católicas Cubanas, establecida en el Cerro, donde se hallaba recluida la señora María Rosa de la Vega.

Veinte mil pesos de fianza señala el juez de instrucción a la señora que causó la muerte a 3 personas

En el auto de procesamiento también se le señaló quince mil pesos por la responsabilidad civil. Radicada causa por homicidio culposo en la secretaría del doctor Pascual

CONSIGNA EL AUTO JUDICIAL QUE PROCEDE DICTAR, EN ESTE CASO UNA MEDIDA ENERGICA. EL SUCESO

El juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez Vega, procesó con fianza de \$20,000, para gozar de libertad provisional y \$16,000, para la responsabilidad civil en que pudiera incurrir, a la acusada Rosa María de la Vega y de la Reigada, natural de Quemados de Güines, en Las Villas, de 27 años, productora de televisión y vecina de la calle 17 número 153, en el Vedado, quien se encuentra ingresada en el vivac de mujeres, en Mantilla, sujeta a las resultas de la causa 363, radicada por delito de homicidio culposo.

En las actuaciones sumariales, que obran en la secretaría del doctor Ricardo Pascual, se consigna que a las 8 y 45 minutos de la noche del dos del mes en curso, en ocasión de manejar el automóvil chapa 186-378, marca Chrysler, propiedad del señor José Ramón González Regueral y Valdés, la señora María Rosa de la Vega y de la Reigada, por la calle Empedrado en dirección a la Avenida del Puerto, al llegar a Mercaderes trató de entrar por ésta y al dar un corte para continuar por la primera, o sea, Empedrado, proyectó dicha máquina contra un poste de hierro con base de mampostería, existente en la aceira de los nones de la calle Mercaderes, atropellando y causando la muerte a la señora Delia Fundora Gregorio, Ramona Fernández Fundora y el menor Carlos de Baños Fundora, de 11 años, quienes se encontraban estacionados en esa esquina con el propósito de cruzar la calle.

Se hace constar que visto la trascendencia del hecho y el pedimento que por escrito hizo el Fiscal de la Audiencia de La Habana, doctor Jesús Coll Núñez, así como de la alarma causada en la opinión pública, se decretó por dicho Juzgado la detención de la acusada a quien había dejado en libertad el Juez de Guardia nocturna ante quien la misma había sido presentada.

Se asegura que según se ha apreciado en estos últimos tiempos y es de todos conocidos, vienen ocurriendo con mucha frecuencia accidentes en los cuales han perdido la vida infinidad de personas, debido todo ello a la inobservancia por parte de los que manejan, sin tener en cuenta la vida ni la integridad personal, el que provea estimación necesario, a fin de tratar de evitar de que en el futuro ocurran casos como el presente en el que perdieron la vida tres personas, entre ellas un menor, dictar medidas enérgicas contra los causantes de dichos accidentes.

NO HA LLEGADO UN INFORME

El Laboratorio de Química Legal no remitió aún al Juzgado el resultado del análisis del residuo de líquido encontrado en una jeringuilla hipodérmica que fué ocupada en el porta-guantes del automóvil del señor González Regueral, quien admitió la había adquirido recientemente, pero no aclaró el uso que dió a la citada substancia. El señor González Regueral acompañaba a la señora de la Vega y de la Reigada al ocurrir el inexplicable y fatal suceso.

LA DRIVER QUE MATO A TRES CIUDADANOS

La señora María Rosa de la Vega y de la Reigada, quien conduciendo su automóvil por la calle Empedrado, al llegar a Mercaderes atropelló con el vehículo, causándole la muerte a dos señoras y a un niño.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Prof. LAS CUESTIONES DEL TRANSITO
**MUERTAS 44 PERSONAS EN 313
 ACCIDENTES DURANTE AGOSTO**
septbre. 9 1958
 Heridas 337... Arrolladas 152... 104 choques...
 Informe de la Comisión para la Prevención

Pecieron 44 personas y 337 resultaron heridas en 313 accidentes del tránsito que ocurrieron en el país durante el pasado mes de agosto, según el resumen estadístico que ha dado a conocer el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, del cual es director general el señor Demetrio Rizo.

Se produjeron en zonas urbanas 208 accidentes con 21 muertos y 205 heridos, y en carreteras 105 accidentes con 23 muertos y 132 heridos.

Los choques de vehículos en zonas urbanas fueron: 58, con 4 muertos y 71 heridos, y en carreteras 46 con 5 muertos y 70 heridos.

Los vehículos que intervinieron en esos choques fueron: en zonas urbanas: 40 autos, 16 ómnibus, 12 camiones, 3 trenes, 6 motocicletas, 3 bicicletas y 7 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera); en carreteras: 18 autos, 5 ómnibus, 9 camio-

nes, 2 trenes, 2 motocicletas, un carro de tracción animal y 9 cosas inanimadas.

LOS ARROLLADOS

Los arrollados en zonas urbanas fueron: por autos: 92 accidentes con 12 muertos y 80 heridos; por ómnibus: 18 accidentes con 3 muertos y 15 heridos; por camiones: 8 accidentes con un muerto y 7 heridos; por trenes: 3 accidentes con 3 heridos; por motocicletas: 2 accidentes con 2 heridos. Total: 125 accidentes con 16 muertos y 109 heridos.

En carreteras los arrollados por autos fueron los siguientes: 18 accidentes con 5 muertos y 13 heridos; por ómnibus: 2 accidentes con un muerto y un herido; por camiones: 4 accidentes con 4 heridos; por trenes: un accidente con un muerto; por motocicletas: 2 accidentes con 2 heridos. Total 27 accidentes con 7 muertos y 20 heridos.

VUELCOS

Los vuelcos en zonas urbanas fueron los siguientes: de camiones: uno con 2 heridos. Total un accidente con 2 heridos; en carreteras: de autos: 16 accidentes con 5 muertos y 21 heridos; de ómnibus: un accidente con 2 muertos y 6 heridos; de camiones: 3 accidentes con un muerto y 5 heridos. Total: 20 accidentes con 8 muertos y 32 heridos.

CAIDAS DESDE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas desde vehículos en marcha en zonas urbanas fueron las siguientes: de autos 3 con 3 heridos; de ómnibus 7, con un muerto y 6 heridos; de camiones 5 con 5 heridos; de trenes 3 con 3 heridos; de motocicletas 4 con 4 heridos; de bicicletas 2 con 2 heridos.

Total: 24 caídas con un muerto y 23 heridos; en carreteras: 5 caídas desde ómnibus con 5 heridos; 3 de camiones, con un muerto y 2 heridos; de trenes una, con un herido; de motocicletas 3 con un muerto y 2 heridos. Total: 12 caídas con 2 muertos y 10 heridos.

**PRESTO ELEVADA FIANZA LA SEÑORA
QUE ARROLLO Y CAUSO LA MUERTE
A TRES PERSONAS EL PASADO DIA 2**

avance, revista, 10/1958

Mediante la prestación de la fianza de \$35,000 que le fué exigida por el Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez Vega —\$20,000, para gozar de libertad provisional y \$15,000, para la responsabilidad civil— quedó libre ayer la señora María Rosa de la Vega y de la Reigada, de 27 años, productora de televisión, vecina de la calle Diecisiete número 153, en el Vedado, quien se encontraba recluída en el vi-

vac de mujeres, en Mantilla.

La señora De la Vega y de la Reigada— como dió a conocer AVANCE en su oportunidad— fué procesada en la causa por homicidio culposo que se inició con motivo del inexplicable accidente del tránsito ocurrido en la noche del 2 del mes en curso, en Empeдрado y Mercaderes, donde guiando el automóvil del señor José R. González Regueral, quien la acompañaba, atropelló y causó la muerte con dicho vehículo a la señora Delia Fundora Gregorio, a la hija de ésta Ramona Fernández Fundora y al niño Carlos de Baños Fundora, de 11 años, que se encontraban en la acera en espera de cruzar la calle. En el horrible caso resultó milagrosamente ileso la niña Alina Massip Fernández cuya madre, Ramona Fernández la cargaba en brazos y la lanzó al pavimento al recibir el impacto de la máquina.

Hasta el presente, el Juzgado no ha recibido del Laboratorio de Química Legal el resultado del análisis de la substancia encontrada en una jeringuilla hipodérmica que fué ocupada por el Juzgado en el porta-guantes de la máquina de González Regueral, quien admitió era suya, pero no explicó o aclaró qué substancia contenía.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EL SUCESO DE LA
CALLE EMPEDRADO

Negativo

el análisis a residuos
de la jeringuilla

No contenía drogas. Ocupada en el auto que manejaba la procesada... Mató a 3 personas

El Juez de Instrucción de la Sección Primera, doctor Juan Alvarez de la Vega, recibió ayer un informe del director del Laboratorio de Química Legal, doctor José A. Díaz Padrón, informándole que el resultado de los análisis realizados en la jeringuilla hipodérmica ocupada en el automóvil del señor José R. González Regueral, no acusó la presencia en la misma de drogas tóxicas o estupefacientes.

Los análisis se ordenaron cuando el Juez se constituyó en Empedrado y Mercaderes al objeto de proceder a la inspección ocular y reconstrucción del suceso en que perdieron la vida dos señoras y un niño, al ser atropelladas por el automóvil del señor José R. González Regueral, que era guiado por la señora María Rosa de la Vega y de la Reigada, quien se encuentra procesada como autora de un delito de homicidio por culpa; y se ordenó la ocupación de la jeringuilla hipodérmica en el porta-guantes del vehículo.

El Juez se encuentra esperando los informes policíacos sobre la investigación solicitada, para determinar si José R. González Regueral y la señora María Rosa de la Vega, habían estado poco antes del suceso, ingiriendo bebidas alcohólicas en distintos establecimientos de la ciudad y si el vehículo se hallaba circulando por un supuesto delito de estafa, cuando el propietario de un bar denunció que los tripulantes del mismo se habían marchado sin pagar las consumiciones que habían realizado.

En horas de la mañana de ayer, se personó en la causa el doctor Lázaro Ginebra, en representación de los familiares de las personas que resultaron víctimas, al objeto de ostentar la acusación particular. Como defensor se encuentra actuando el doctor Carlos R. Mención. Ambos letrados solicitaron del juzgado la práctica de diversas diligencias.

MURIERON 51 PERSONAS EN ACCIDENTES EN SEPTIEMBRE

Heridas 380... Perecieron seis en las últimas 48 horas y otras trece resultaron lesionadas

Resultaron 51 personas muertas y 380 heridas en 288 accidentes del tránsito ocurridos en el país durante el pasado mes de septiembre, según ha informado el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, del cual es director general el señor Demetrio Rizo.

En las últimas 48 horas se produjeron diversos accidentes del tránsito en la nación, pereciendo 6 personas y resultando heridas otras 13.

El resumen de accidentes habidos durante el mes de septiembre pasado es como sigue:

Se produjeron 200 accidentes en zonas urbanas, con 28 muertos y 222 heridos; y en carreteras, 88 accidentes con 23 muertos y 158 heridos.

Hubo 61 choques de vehícu-

los en zonas urbanas, con 7 muertos y 109 heridos; y 35 en carreteras con 8 muertos y 71 heridos.

Los vehículos que intervinieron en esos choques, fueron los siguientes: en zonas urbanas: autos, 51; ómnibus, 40; camiones, 12; trenes, 8; motocicletas, 6; bicicletas, 3; carros de tracción animal, uno; cosa inanimada, (postes, árboles, etcétera), 7. En zonas urbanas: autos, 31; ómnibus, 5; camiones, 13; trenes, 2; motocicletas, 6; bicicletas, una; carros de tracción animal, uno; cosa inanimada, 6.

ARROLLADOS

Los arrollados en zonas urbanas fueron los siguientes: por autos: 58 accidentes con 7 muertos y 51 heridos; por ómnibus, 26 accidentes con 5 muertos y 21 heridos; por camiones, 18 accidentes con 5 muertos y 13 heridos; por trenes, 2 accidentes con 3 muertos y un herido; por motocicletas, 6 accidentes con 6 heridos; por bicicletas, 2 accidentes con 2 heridos; carros de tracción animal, un accidente con un herido. Total: 113 accidentes, con 20 muertos y 95 heridos.

En carreteras los arrollados fueron: por autos, 8 accidentes con 3 muertos y 5 heridos; por ómnibus, 4 accidentes con un muerto y 4 heridos; por camiones, 7 accidentes con 2 muertos y por trenes, un accidente con un muerto. Total: 20 accidentes con 7 muertos y 14 heridos.

LOS VUELCOS

Los vuelcos en zonas urbanas fueron los siguientes: de autos, uno, con 3 heridos; de camiones, uno, con 2 heridos. Total: 2 vuelcos con 5 heridos. En carreteras los vuelcos fueron: de autos, 16, con 4 muertos y 26 heridos; de ómnibus, 3 vuelcos, con un muerto y 18 heridos; de camiones, 3 vuelcos con un muerto y 11 heridos; de trenes, un vuelco con

un muerto y 8 heridos. Total: 23 vuelcos con 7 muertos y 63 heridos.

CAIDAS DESDE VEHICULOS EN MARCHA

En zonas urbanas las caídas desde vehículos en marcha fueron: de autos 2, con 2 heridos; de ómnibus, 5, con un muerto y 4 heridos; de camiones, un accidente con un herido; de trenes, uno, con un herido; de motocicletas, 2 con 2 heridos; de bicicletas, 2, con 2 heridos; carros de tracción animal, un accidente con un herido. Total: 14 accidentes con un muerto y 13 heridos.

En carreteras las caídas desde vehículos en marcha fueron: de ómnibus, 3, con 3 heridos; de camiones, 2, con un muerto y 2 heridos; de trenes, un accidente con un herido; de motocicletas, 3 accidentes con 3 heridos; de bicicletas, un accidente con un herido. Total: 10 accidentes con un muerto y 10 heridos.

TRES MUERTOS

En las últimas 48 horas los accidentes fueron: en la Calzada de Mantilla y Arellano, según lo actuado en la décimo-cuarta estación de Policía, el camión chapa 345-836 manejado por Vicente Emilio Morales López, de 33 años, residente en el kilómetro 17 de la Carretera de Managua, quien llevaba de ayudante a su primo Mario González Sigler, de 24 años, vecino que fuera de la finca Las Guásimas, ubicada en aquel lugar, atropelló al anciano Rafael Porto Rodríguez, de 72 años, perito judicial, residente en Arellano 1, lanzándolo a varios metros de distancia y, acto seguido se proyectó sobre la acera atropellando a la señora Eulalia Vera Toledo, de 43 años, y a la hija de ésta, Adamira Rodríguez Vera, de 6 años vecinas de Santa Celia número 19, en

Mantilla, causándole tan graves lesiones que ambas dejaron de existir a los pocos momentos de ser ingresadas en el Hospital de Emergencia e Infantil, respectivamente.

Después el vehículo cayó en una hondonada y resultó muerto el ayudante del chofer. Este resultó ileso. El septuagenario recibió graves lesiones de las que está siendo atendido en una clínica privada.

El chofer explicó que al atropellar al anciano Porto Rodríguez él perdió el dominio del vehículo.

La Policía investigó que el suceso ocurrió por la imprudencia del chofer, ya que conducía el camión a excesiva velocidad. Fue remitido al vivac, a disposición del Juez de Instrucción competente.



ATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

MUERTO EN UN VUELCO

En el kilómetro 10 y medio de la carretera de Rancho Boyeros, frente al reparto Río Verde, resultó muerto Marcial Torres Ramos, de 24 años, vecino que era del Wajay.

Según las actuaciones levantadas por la Guardia Rural de Rancho Boyeros, el camión de volteo manejado por Torres Ramos se volcó y el chofer sufrió lesiones a consecuencia de las cuales murió en el Hospital Lila Hidalgo, a donde fué conducido.

CINCO LESIONADOS EN OTRO ACCIDENTE

En un arroyo al final de la doble vía de la Calzada de Vento, en Los Pinos, cayó el automóvil que conducía José López Sánchez, de 27 años, vecino de Aldabó 37 y resultaron gravemente lesionados él y sus pasajeros Bertha Palomino Díaz, de 36 años, de Atarés 416; Ana Rosa Saura Lara, de 37 años, de igual domicilio; Delia León Saura, de 18 años de Omoa 381 y Aurora Saura Lara de 23 años de Atarés 438, quienes fueron atendidos en el centro de socorro de dicha barriada e ingresados en distintos establecimientos benéficos.

Explicó el chofer que el suceso ocurrió al romperse la dirección al vehículo que él conducía.

LESIONADOS EN VUELCO

El alistado del Ejército Orlando T. Arteaga, de la Policía Militar, su esposa Lilia Acosta Rodríguez y sus hijos Amarilys y Marta, de uno y tres años de edad, respectivamente, vecinos de Juan Delgado 161, en la Vibora, fueron ingresados en el Hospital Militar de Columbia, presentando graves lesiones que sufrieron al volcarse en la Carretera Central, próximo a Bauta, el automóvil chapa 130,202 que manejaba dicho alistado. Refirió el militar que el vuelco se produjo al patinar las ruedas delanteras del carro por estar mojado el pavimento por la lluvia.

ARROLLADO POR UN CAMION

En el centro de socorro del cuarto distrito fué asistido de lesiones graves, Ernesto Montiel Castro, de 41 años, vecino de Quiroga 87, que en 10 de Octubre y Mangos, fué atropellado por el camión que manejaba Heriberto Consuegra Morales, de 31 años, domiciliado en Avenida de Acosta, 253. El chofer fué arrestado y quedó a disposición de la autoridad judicial competente.

MUERTOS UN COMERCIANTE Y UN CHOFER

SANTIAGO DE CUBA, octubre 13. (Alvarez Lasso, corresponsal). — En la Carretera Central, lugar conocido por Loma de la Cruz, a unos 16 kilómetros de esta ciudad, la camioneta que guiaba José Matos Gómez, de 33 años, vecino que era de Palma Soriano, fué embestida por un camión rastra cargado de cajas de cerveza, que se dirigía de La Habana a Santiago de Cuba, resultando muertos el

chofer Matos Gomez y el comerciante Manuel Castro Paz, de 57 años, residente que era de Palma Soriano.

Ambos fallecieron cuando eran asistidos en el Hospital Antituberculoso "Ambrosio Griño", en El Cobre.

Según lo actuado, el chofer y el comerciante viajaban en la camioneta y hallaron un camión volcado, por lo cual detuvieron la marcha para auxiliar a los ocupantes del vehículo, siendo embestida la camioneta por el camión rastra, que la destrozó.

HERIDO GRAVE POR UN AUTO

CARDENAS, octubre 13. — (Rodríguez Bermúdez, corresponsal). — En el Centro de Socorro fué asistido el menor Secundino Morgan Guerra, de 10 años, vecino de Ayllón y calle 26, de graves heridas en la región frontal y fracturas en la pierna derecha, que sufrió al atropellarlo el auto que guiaba Luis Hernández, cuando transitaba por Avenida Céspedes y calle 28. El menor fué ingresado en el Hospital Civil. El chofer fué detenido y puesto a la disposición del Juzgado de Instrucción.

MENOR LESIONADO

ARTEMISA, octubre 13. — (Eloy Cruz, corresponsal). — Nelia Cable García, de 16 años, vecina de Martí 151, fué asistida en el Centro de Socorro por el doctor Britoy, de lesiones por el cuerpo y fractura en la pierna izquierda, que sufrió al atropellarla un auto cuyo chofer se dió a la fuga. El accidente ocurrió en la Carretera Central, frente a la nave de la Ruta 35 de la Cooperativa de Omnibus Aliados, cuando la menor intentó cruzar la vía. Nelia fué trasladada al Hospital Calixto García.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA IMPRUDENCIA Y EL ABANDONO DE LA VICTIMA EN LOS ACCIDENTES DEL TRANSPORTE

El bien jurídico que la ley tutela es la vida y la salud de las personas heridas en un accidente de tránsito, contra la omisión de auxilio por el causante de la lesión. Podría decirse que la tutela alcanza también a la norma de convivencia civil, que impone deberes sociales y morales de mutua asistencia, constitutivos de verdaderas obligaciones jurídicas, exigibles con mayor rigor a los conductores causantes de accidentes, y cuya inobservancia debe ser sancionada.

Considerada la infracción desde el punto de vista de las consecuencias que para la salud o la vida del herido pueden derivarse de la omisión de asistencia, el delito es *delito de peligro*; pero si se le mira desde el punto de vista de la violación del deber de asistencia, el delito es *delito de daño*.

Tratándose de un delito de omisión hay que ver cuál es la *acción esperada* que no se ejecuta. La omisión —como dice Mezger— no es un simple *no hacer*, sino un *no hacer algo* que la ley manda hacer. Aún haciendo *algo distinto* de lo que la ley impone, se puede incurrir en omisión. En estos delitos el sujeto infringe un *mandato*, y la ley lo reprime por no haber hecho lo que debía haber realizado. Sólo la acción esperada hace surgir la omisión en sentido jurídico, y la omisión es anti-jurídica solamente cuando la acción esperada es también exigida por el derecho. El Derecho penal no tiene interés alguno respecto de ac-

ciones esperadas, pero no exigidas, ni en sus correspondientes omisiones. En el presente caso, el delito es típico porque la acción esperada puede deducirse inmediatamente del tipo penal en examen.

El elemento objetivo del delito consiste en el *abandono de la persona herida por mano del agente* o en el *ocurrencia de tránsito* en que inter-abandono del sujeto lesionado en una vino el omiso. Esta doble omisión tiene sus respectivos presupuestos: el de la primera hipótesis es un *delito de lesión*, doloso o culposo, cometido por cualquier medio que no sea un vehículo o un animal de silla o de tiro; el de la segunda es un *delito de lesión culposa* inferida con cualesquiera de estos medios mecánicos manejados por el autor. Aunque la ley no lo ponga expresamente, se da aquí un tercer presupuesto, común a las dos hipótesis, el estado de peligro de la víctima, determinado por la lesión sufrida.

Habrá abandono en el caso del accidente automovilístico —que es el que nos interesa— siempre que haya *violación del deber de asistencia*, que la ley suiza pone taxativamente en cabeza del conductor. La objetividad jurídica del delito reside precisamente en esta violación, en cuanto ella importa una actitud indiferente, negativa, del autor respecto de la víctima, a quien por mandato legal está obligado a socorrer.

Si hubiéramos de precisar aún más el significado del acto de abandono, diríamos que éste se da allí don-



de, ocurrido el accidente y producida la lesión, su consecuencia, hechos que hacen nacer la obligación de socorrer, el causante de uno y otra *no hace lo que debe hacer, esto es*; omite el deber de asistencia, dejando a la víctima en estado de peligro, infringiendo así una *norma preceptiva*.

El deber de socorrer —prestar ayuda o favorecer a la persona herida— puede cumplirse de diversas maneras. La primera de todas es la de prestar *socorro personal inmediato* al herido. Socorrer da tanto como colocar a la víctima en un ambiente de seguridad, allegando los medios y elementos que permitan conjurar, en lo posible, el estado de peligro en que se encuentra. ¿Será suficiente para excluir el delito, que el autor dé aviso a la autoridad? Aunque la ley suiza no impone específicamente este deber, siempre que la autoridad se encuentre próxima al lugar del accidente, creo que bastará con que el herido dé ese aviso para que sea excluida la imputación de abandono. Si el conductor se aleja del lugar del accidente para ir en busca de un médico en cuya compañía regresa, o en demanda de un carro ambulancia al que hace entrega del herido, tampoco habrá abandono. Pero lo habrá si, producido el accidente en lugar poblado, el conductor omite detenerse, por suponer que no faltará quien socorra a la víctima. Esta presunción no altera la subsistencia del delito, porque el conductor, que es a quien incumbe *directa y personalmente* el deber jurídico de socorrer, está obligado, en todos los casos, a mostrar un *mínimum* de interés por la víctima en orden a obtener para ella, o proporcionarle personalmente, el so-

corro *posible y necesario*, dadas las circunstancias de tiempo y lugar. La ley suiza no exige este deber de modo absoluto, a cualquier persona, sino taxativamente a aquel que ha causado la herida.

La asistencia por el obligado puede carecer de objeto sólo cuando el herido es suficientemente atendido por otro; pero la presencia de terceros no exime a aquél del deber de cooperar cuando la intervención de éstos resulta insuficiente por escasez de medios o por otras razones.

El conductor está, pues, obligado a hacer siempre algo útil por el herido. Para la exclusión del delito no basta que se halle presente e inactivo al lado de la víctima, sino que es necesario que, de acuerdo con sus posibilidades, preste la asistencia que la ley le impone categóricamente como deber jurídico. Claro está que no será imputable de abandono cuando, producido el accidente en lugar despoblado, tenga que cruzarse de brazos en vista de la falta de recursos o del mal estado de su máquina que no le permite trasladar al herido.

Este deber subsiste también aún cuando el conductor no sea legalmente responsable del atropello o colisión. Si una persona —dice Clerc— se arroja bajo las ruedas de mi automóvil con ánimo suicida, estoy obligado a prestarle socorro, no en razón de mi responsabilidad —que no existe, por tratarse de un caso fortuito— sino porque el vehículo de que *me servía* ha sido causa del accidente.

Este delito es de carácter instantáneo y se consuma en el momento y lugar en que el agente omite el deber de asistencia. Para su concretización no se requiere la producción de un mayor peligro o de un daño personal. Mas si este daño se produce y consiste en la muerte de la persona lesionada, entrarán en juego las agravantes que para este caso la ley haya previsto. En todo caso habrá concurso material con la lesión o el homicidio culposos.

El delito de "omisión de socorro al herido en un accidente de tránsito" es imputable sólo a título de dolo y no de culpa. El dolo —dolo de peligro— consiste en la voluntariedad de la omisión, o sea, en el incumplimiento del deber de asistencia acompañado del conocimiento de las condiciones peligrosas en que se halla la persona herida. Si por una errónea apreciación de los hechos, el autor se aleja creyendo que la víctima no necesita socorro, será juzgado según esa suposición, si le es favorable, de acuerdo con el sistema del error de hecho en el C. P. F. S., art. 19. En mi concepto el error sobre lo supérfluo del socorro no tiene influencia sobre la subsistencia de la culpabilidad.

Parece argumento deleznable aducir la perturbación del ánimo del conductor, producida por el hecho del accidente, para excluir la voluntariedad del acto de omisión y afirmar que el sujeto no fué capaz en ese momento de socorrer, o sea, que estuvo impedido de cumplir el deber de asistencia, aunque no lo estuvo para fugar. Todos los conductores que se dan a la fuga, omiten conscientemente este deber para eludir responsabilidades.



7 PERSONAS PERDIERON LA VIDA EN DISTINTOS SUCESOS DEL TRANSITO

Destrozado por un camión, esta mañana, un hombre en la Calzada de Guanabacoa. El chofer fue detenido. Trágico choque en Las Villas: dos muertos y cuatro lesionados

LAS VICTIMAS IBAN A PLACETAS PARA CONCURRIR AL FUNERAL DE UN FAMILIAR, APLASTADO UN NIÑO

Esta mañana pereció trágicamente al ser alcanzado por un camión, en el kilómetro 6 de la Calzada Vieja de Guanabacoa, Vicente Vázquez Gómez, de 52 años, vecino que era de calle B y Calzada de Guanabacoa, en el reparto Obrero.

Al ser atropellado Vázquez fue auxiliado por varios transeúntes que lo trasladaron al centro de socorro de San Miguel del Padrón y le prestaron los primeros auxilios siendo trasladado en muy grave estado al Hospital de Emergencias, donde falleció poco después.

El chofer del camión, Mariano Sánchez, de 48 años, vecino de Guanabacoa, fue detenido por la Policía de la Décimotercera Estación.

DOS MUERTOS Y CUATRO HERIDOS EN UN CHOQUE

SANTA CLARA, sept. 16. — (Vía Inalámbrica. — En la Carretera Central, entre los kilómetros 309 y 310, en el cruce "La Movida", cerca de esta ciudad se produjo un trágico accidente del tránsito en el que 2 personas resultaron muertas y cuatro heridas al chocar un ómnibus de transporte interurbano y un automóvil.

Los que resultaron occisos se nombraban: Constantino Calvo Pérez, de 53 años, vecino que era de San Rafael número 252, en La Habana, y Marcelino García, vecino de Animas número 57, igualmente en la Capital de la República. Los heridos también viajaban en el automóvil y son vecinos de La Habana. Los mismos se nombran: Modesto Rodríguez Ortega, de 40 años, empleado del jardín Vogue, San Lázaro 675; Delsy García Marrero, de 30 años, y su hijo Modestico Rodríguez García, de 7 años, vecino de Hospital número 460, y Armando García Marrero, de 28 años, vecino de calle B número 300, en el Vedado.

Los heridos fueron trasladados a una clínica privada en esta ciudad siendo su estado muy grave.

Según se informó el accidente ocurrió cuando los tripulantes del auto se dirigían de La Habana a Placetas para asistir al sepelio de un familiar y al

tomar el vehículo la carrilera de la izquierda debido a las reparaciones que se realizan en la vía se proyectó contra un ómnibus que transitaba en dirección opuesta. Se afirma que el chofer del auto fue sorprendido por las profundas furchas que con motivo de las reparaciones han hecho en la carretera donde existen las señales luminicas de peligro adecuadas.

Los tripulantes del ómnibus resultaron ilesos. Ambos vehículos sufrieron daños de consideración.

2 MUERTOS EN UN VUELCO

Otro accidente igualmente trágico se registró en la Carretera entre Placetas y Zulueta donde resultaron muertos Armando Hernández Santos, de 50 años, y Riol González Armas, de 25 años, vecinos de Camajuani y herido de gravedad Alberto Pérez Rivero, de 21 años, vecino del propio pueblo.

El accidente se produjo cuando Hernández, que iba al timón perdió el dominio de la dirección cayendo por una cuneta y dando varias volteretas el vehículo.

Las víctimas fueron trasladadas al Hospital Civil de Placetas donde fallecieron quedando recluido en grave estado el herido Pérez Rivero.

LESIONADO UN CICLISTA

En la esquina de Luis Estévez y Padre Tuduri se produjo una violenta colisión entre el automóvil que manejaba Santiago Herrera Hernández, de 31 años, vecino de la finca El Palmar, barrio de Jabonillar y

la motocicleta que guiaba Mario Anacleto Montero, de 29 años, vecino de Máximo Gómez número 172, en esta ciudad, resultando gravemente lesionado este último. — Rodríguez de la Cruz, corresponsal.

PERECIO APLASTADO UN NIÑO

MANZANILLO, sept. 16. (Vía Inalámbrica). — Un penoso y trágico accidente del tránsito se registró en esta ciudad donde recibió horrible muerte el menor Ignacio Lastres Leiva, de 2 años, vecino que era de Plácido número 204, al ser aplastado por las ruedas de un camión de reparto de una compañía de refrescos.

El chofer Ricardo Rodríguez declaró a las autoridades que el vehículo estaba estacionado y al ponerlo en marcha, el niño, que jugaba debajo del vehículo fue alcanzado por las ruedas traseras.

El propio chofer trasladó al niño al centro de socorros donde el médico de guardia informó que era cadáver. El sargento de la Policía, Pérez Carrión, redactó las diligencias oficiales. — Adalberto Infante, corresponsal.

FALLECIO UN ARROLLADO

En horas de la madrugada de hoy falleció en el Hospital de Emergencias, Juan Martínez Rodríguez, de 45 años, vecino que era de Luyanó número 29, quien fué recluido en ese centro presentando múltiples contusiones y fracturas diseminadas por el cuerpo las que sufrió al ser alcanzado por un ómnibus de la ruta 25 número de orden 2218, en la esquina de Villanueva y Herrera.

El accidente ocurrió en horas de la noche, siendo asistido Martínez, de primera intención, en el centro de socorro de la barriada.

El chofer del ómnibus, Inocencio P. Rego Fernández, de 40 años, vecino de la calle A número 59, en el reparto Mercedita, en Guanabacoa fué detenido por la policía de la Oncena Estación.

Inocencio declaró que Martínez conducía una carretilla de mano por el citado lugar cuando fué atropellado.

La policía dió cuenta del hecho al Juez de Instrucción de la Sección Sexta.

CUATRO LESIONADOS EN UN CHOQUE

En la esquina formada por la calle 46 y la Avenida 37, en Marianao, se produjo un choque entre el camión chapa 325-344 y el auto chapa 54-823.

El camión era conducido por Rafael Echemendía Moranta, de 21 años, vecino de la calle 70 número 29-A02 y el auto por Pedro González Calcines, de 30 años, domiciliado en D'Strampes número 5, en Santos Suárez. Ambos choferes resultaron lesionados de gravedad, siendo remitido Echemendía para la clínica La Milagrosa y González Calcines para La Benéfica.

En este accidente también resultaron lesionados el ayudante del camionero, Manuel Beltrán Hernández, de 32 años, residente en Porvenir número 359, en Lawton, grave, remitido al Calixto García, y el acompañante del chofer del auto, José Canosa Carbó, de 62 años vecino de la calle 58 número 2707, en Marianao, grave también y remitido a La Benéfica.

El chofer del auto, por su estado, no pudo declarar. El chofer del camión dijo que el accidente se produjo por la imprudencia del otro driver que circulaba por la avenida con excesiva velocidad.

Los dos choferes quedaron detenidos por término de ley y como están recluidos en centros benéficos se les puso custodia policial.

avance
**Vigilarán fiscales
que no se violen
leyes del Tránsito**

sept. 12
Reportarán personalmente a todos aquéllos que infrinjan las disposiciones del Código

LO ACORDO LA JUNTA DE FISCALES EN UNA REUNION

Con motivo del notable aumento de personas que resultaron muertas y lesionadas, que registran las estadísticas en los casos de delitos por culpa de los accidentes del tránsito, en la Junta

de funcionarios del Ministerio Fiscal de la Audiencia de la Habana, presidida por el Fiscal Dr. Jesús Coll Núñez, se adaptaron severas medidas para actuar directamente contra los infractores del Código del Tránsito.

Después de un amplia deliberación sobre la materia, se acordó—teniéndose en cuenta la circular del Fiscal del Tránsito Supremo, doctor Elpidio García Tuduri, ex citando el celo en estos hechos—, que todos y cada uno de los citados funcionarios del Ministerio Público actúen directamente, reportando a aquellos infractores que en su presencia violen las disposiciones del Código del Tránsito, especialmente las previstas y sancionadas en los artículos 16, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 32, 35, 41, 47, 48, 49, 53, 61, 65, 67; 68, 74, 77, 101, 102, 116, y otros, que se estiman son los violados diariamente.

Estos reportes, según se informó en la Fiscalía de la Audiencia habanera, esta mañana, serán remitidos directamente a los Juzgados Correccionales correspondientes, concurriendo a los mismos los delegados de dicho Ministerio, que interesen en los citados casos sanciones de privación de libertad, en los límites que autoriza el artículo 119 del mencionado Código: de uno a 60 días.

COMUNICACION AL JEFE DE POLICIA

En dicha Junta de Fiscales también se acordó comunicar al Jefe de la Policía Nacional, general Pilar D. García García, que dé órdenes terminantes para que los miembros de ese cuerpo, tanto los que estén de servicio como los que estén franco, para que reporten de inmediato sin tolerancia, excusa, ni pretexto alguno las infracciones que se cometan a su presencia, comunicándolo a la estación policial correspondiente a que pertenezca, informando de dichas infracciones al Ministerio Fiscal para trasladarlo a los Juzgados correspondientes para su debida sanción.

Reclama Garantías Para la Vida de los Educandos

El ministro de Transportes, ingeniero Luis F. Ramos Ravella se ha dirigido a todos los planteles de enseñanza, con objeto de que los ómnibus que utilizan brinden la máxima garantía a la integridad física de los niños.

La circular está redactada así:

"Al iniciarse el Curso Escolar 1958-1959, este organismo desea expresar a usted su confianza en que ese colegio de su digna dirección, habrá de ofrecer el servicio que tiene autorizado para la transportación de colegiales, en las debidas condiciones de seguridad, comodidad y eficiencia, no ya tan sólo como un imperativo de las condicionales legales y reglamentarias a que viene obligado, sino también por lo que para todo educador debe significar la vida e integridad física de los escolares confiados al mismo.

"Como estamos seguros de que ese plantel se hará digno de la confianza que los padres de familia de nuestra patria han depositado en la Escuela Privada Cubana, confiándoles además de la educación de sus hijos la transportación de los mismos, por ello, no creemos necesario dictar medidas extremas tendientes a garantizar que el servicio de transporte colegial habrá de ajustarse de modo inflexible y exacto a las disposiciones mínimas que están en vigor y que usted como educador y como ciudadano responsable conoce, tales como, medidas internas y externas de los vehículos, capacidad de los mismos, ajustadas a los asientos normalmente disponibles, sin banquetas en los pasillos, estado de higiene y mantenimiento de las adecuadas condiciones técnicas y mecánicas, etc.

"Es un deber y un firme y decidido propósito del que suscribe, velar de modo inflexible porque el servicio de transportación para colegiales reúna las condiciones ya expuestas y a tal efecto se realizarán las comprobaciones e inspecciones que sean necesarias, retirándose de la circulación aquellos vehículos que no llenen los requisitos de ley, y asimismo se iniciará expediente de cancelación de las licencias respectivas, en los casos en que se compruebe que el servicio no se ajusta a los requisitos mínimos ya expuestos.

"No deseamos dar término a este mensaje sin reiterar a usted nuestra confianza en que no será necesario tomar medidas extremas, pues sabemos de la alta moral de los educadores cubanos, que es garantía absoluta para todos".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Mario Guiral Moreno

Cuba, País de Lisiados

AL paso que van las cosas en lo que concierne a los accidentes del tránsito. Cuba está abocada a convertirse, dentro de un tiempo relativamente corto, en un país de lisiados, entendiéndose incluidos en este concepto, no sólo a los mutilados físicamente, sino también a las personas que, sin presentar señales visibles de las lesiones sufridas, las ocultan, por hallarse éstas en las partes del cuerpo cubiertas por la ropa, o por haber sido suturados interiormente los huesos que fueron fracturados como consecuencia de las lesiones recibidas.

Un eminente radiólogo nos decía, hace varios meses, que si todos los individuos integrantes de la población cubana fueran sometidos a un examen radiográfico, podría comprobarse que es crecidísimo el número de las personas que presentan señales de lesiones óseas, producidas en su gran mayoría por accidentes fortuitos; y de un modo especial por sucesos que fueron considerados, con impropiedad notoria, como "accidentes del tránsito", a pesar de no estar catalogados entre los producidos por los diversos medios de transporte y locomoción, puesto que, en realidad, se debieron a las imprudencias cometidas por los conductores de los vehículos, y, en muchos casos también, a la riesgosa temeridad de los peatones.

Como "accidentes del tránsito" sólo deben conceptuarse los que se producen ocasionalmente por razón del transporte de pasajeros y mercancías, en virtud de circunstancias fatales e imprevisibles, entre las cuales se incluye el defectuoso funcionamiento de los medios mecánicos que, debido a una falta de la debida inspección, sufren los vehículos circulantes por calles y carreteras; pero de ningún modo deben clasificarse como "accidentes del tránsito" las muertes y graves lesiones que en nues-

tro país se ocasionan, con paavorosa frecuencia, a personas que, estando dentro de sus casas o estacionadas en las esquinas de las calles, son atropelladas por vehículos que se salen de las vías de tránsito normal, y suben a las aceras, yéndose contra los árboles, postes, farolas, columnas o pilastras, y hasta derriban los frentes de los edificios, causando graves daños a la propiedad y también a sus desprevenidos moradores.

Que dos vehiculos en marcha choquen en la vía pública, por culpa de uno de sus conductores, o de ambos, es algo que inevitablemente se produce en todas partes del mundo, ora por quebrantamiento de las disposiciones del tránsito, ora por la impericia o la imprudencia de los que manejan dichos vehículos; pero que los automóviles o los ómnibus de servicio público, y los camiones destinados al transporte de cargas, vayan a estrellarse violentamente—como con frecuencia ocurre entre nosotros—contra las paredes de las casas, o monten sobre las aceras, reservadas a los peatones para su uso exclusivo y resguardo personal, es cosa que, por salirse de lo normal, debería ser evitada en lo posible, mediante la imposición de muy severas penas, al ser sancionados los culpables por los tribunales de justicia.

Como un estímulo de las transgresiones de los reglamentos del tránsito, que cometen aquí constantemente muchos de los que manejan vehículos motorizados, influye indiscutiblemente la irritante lenidad de los jueces que, sin preocuparse por el grave daño que tales infracciones pudieron causar a las personas o las propiedades, víctimas inocentes de la imprudencia ajena, imponen levisimas sanciones a los culpables, de unas cuantas cuotas de muy exigua cuantía, en vez de castigar severamente dichas infracciones con crecidas multas, o con varios

días de prisión, si se han producido daños personales o materiales de importancia.

Si las autoridades, los jueces y los ciudadanos siguen comportándose con la misma indiferencia, conformidad o resignación que hasta ahora, en presencia de los numerosos y gravísimos accidentes del tránsito, que aparecen a diario con grandes cintillos en las planas de los principales periódicos, Cuba será dentro de breve tiempo, un país de lisiados, en el que habrá muy pocos individuos que no presenten las huellas de alguna lesión, externa o interna, o que no hayan vestido de luto por la pérdida de un familiar, cercano o lejano, entre sus seres más queridos.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

avanzada *Sept 1948*

Glosas del Tiempo

Por Roger FUMERO

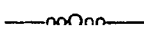
DE puro viejo es sabido que los choferes de los carros de las lecherías, por no estar sujetos a horarios y porque el tránsito de ellos se produce en horas de la madrugada, se han ganado fama de "amenaza amarilla". Así es de vertiginosa la carrera desenfrenada que éstos realizan a ciencia y paciencia de las autoridades.

Pero ahora nos encontramos con que también ejercitan diabólica velocidad en horas del día. Es decir, cuando otros choferes manejan sujetos más o menos a las disposiciones de las leyes que norman el tránsito.

Ayer no más, todos se quedaron horrorizados cuando uno de estos carros, confundiendo a Dolores con Indianapolis, traía una velocidad que hacía a todos seguir con la mirada a la amarilla amenaza, hasta que en San Anastasio y Dolores volvió pura chatarra a un Ford 58.

Me cuentan que si no es por la rápida intervención de los agentes de la autoridad, el público allí congregado lincha al Fangio-lechero.

Así andan de indignados todos, contra estos criminales del timón.





* * *

Se volcó esta mañana en Línea y C, un ómnibus del colegio de La Salle cargado de niños —iba con exceso de velocidad, costumbre invertejada en ellos. Los heridos no aparecen. Muchas llamadas hemos recibido —mádras alarmadas— esta mañana en nuestra redacción. Siga leyendo.

* * *

Hace mucho tiempo que venimos señalando, desde esta misma sección, a los directores de colegios de la velocidad con que irresponsablemente manejan estos ómnibus los choferes y siempre hemos recibido la callada por respuesta. Hace algunos meses el caso del niño Garmendia —desgraciadamente —nós dió la razón. Hoy hay que lamentar otro accidente. ¿Cuál será el próximo?...



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ACCIDENTES DEL TRANSITO

**SE VOLCO UN OMNIBUS EN EL
QUE VIAJABAN 30 COLEGIALES****No hubo lesionados....**

En Línea y C, en el Vedado, a consecuencia del choque con un automóvil, se volcó ayer el ómnibus número 11 del colegio La Salle, de 13 número 608, esquina a B, en dicha barriada, en el que eran conducidos a ese plantel 30 alumnos quienes resultaron ilesos al igual que el profesor que los cuidaba, señor Ramón Flores, y el chofer del vehículo, Gerardo González Rodríguez, de 51 años, vecino de la calle 2 número 401.

En las actuaciones levantadas en la octava estación de Policía se hace constar que en el sitio mencionado chocaron el automóvil chapa 299,362, que conducía José Lago Méndez, de 54 años, vecino de 10 número 553, y el ómnibus de referencia, que se volcó.

Según dichas diligencias, el ómnibus conducido por González Rodríguez transitaba por Línea e iba a doblar por C cuando se produjo el choque, afirmando ambos choferes que el accidente ocurrió en forma casual.

Sin embargo, la Policía inició investigaciones a fin de depurar responsabilidades, ya que en dicha esquina hay un semáforo para la regulación del tránsito.

Con las diligencias, la Policía dió cuenta al Juez Correccional de la Sección Cuarta, doctor Lincoln Brito.

**NUEVE MUERTOS EN
ACCIDENTES DEL
TRANSITO EN 7 DIAS**

La Comisión Nacional del Tránsito anunció que durante la semana comprendida del lunes 8 al domingo 14, de este mes, se registraron cuarenta y ocho accidentes en las zonas urbanas y rurales, con un balance de nueve muertos y sesenta y tres heridos, lo que comparado con la semana anterior, resulta en dos accidentes menos, seis muertos menos y veintiún heridos menos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

PERECIERON 52 PERSONAS EN 293 ACCIDENTES EN OCTUBRE

Heridas 421. 115 choques. 106 arrollados. 16 vuelcos. Informe del Consejo de Prevención

En 293 accidentes ocurridos en el país durante el pasado mes de octubre, perecieron 52 personas y 421 resultaron heridas, según el resumen dado a conocer por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes del cual es director general el señor Demetrio Rizos.

En zonas urbanas se produjeron 199 accidentes con 26 muertos y 236 heridos; y en carreteras 94 accidentes con 26 muertos y 185 heridos.

Los choques de vehículos fueron los siguientes: 70 accidentes en zonas urbanas con 12 muertos y 121 heridos; y 45 accidentes con 10 muertos y 96 heridos en carreteras.

En esos choques intervinieron los siguientes vehículos: en zonas urbanas: 63 autos, 30 ómnibus, 18 camiones, 8 trenes, 7 motocicletas, 3 bicicletas, 2 carros de tracción animal y 7 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera). En carreteras: 45 autos, 6 ómnibus, 16 camiones, 6 trenes, 4 motocicletas, 3 bicicletas, un carro de tracción animal y 6 cosas inanimadas.

ARROLLADOS

Los arrollados en zonas urbanas fueron: por autos: 55 accidentes con 7 muertos y 48 heridos; por ómnibus: 18 accidentes con 2 muertos y 16 heridos; por camiones: 15 accidentes con 2 muertos y 13 heridos; por trenes: 9 accidentes con 2 muertos y 7 heridos; por motocicletas: 5 accidentes con 5 heridos; por bicicletas: 4 accidentes con 4 heridos. Total: 105 accidentes con 13 muertos y 93 heridos.

En carreteras los arrollados fueron: por autos: 20 accidentes con 4 muertos y 16 heridos; por ómnibus: 5 accidentes con 2 muertos y 3 heridos; por camiones: 6 accidentes con 2 muertos y 4 heridos. Total: 31 accidentes con 8 muertos y 23 heridos.

LOS VUELCOS

Los vuelcos en zonas urbanas fueron: de camiones, uno con un herido; de trenes: uno con un herido. Total: 2 vuelcos con 2 heridos. En carreteras: de autos: 8 vuelcos con 6 muertos y 40 heridos; de ómnibus: 3 vuelcos con un muerto y 10 heridos. Total: 14 vuelcos con 7 muertos y 66 heridos.

CAIDAS DESDE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas desde vehículos en marcha en zonas urbanas fueron: de autos: 3 accidentes con 3 heridos; de ómnibus: 4 accidentes con un muerto y 3 heridos; de camiones: 6 accidentes con 6 heridos; de trenes: 2 accidentes con 2 heridos; de motocicletas: 3 accidentes con 3 heridos; de bicicletas: 2 accidentes con 2 heridos; carros de tracción animal: un accidente con un herido. Total: 21

accidentes con un muerto y 20 heridos.

En carreteras las caídas desde vehículos en marcha fueron: de ómnibus: un accidente con un muerto; de camiones: 3 accidentes con 3 heridos. Total: 4 accidentes con un muerto y 3 heridos.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Automovilismo

Un saludo al lector...

Prudencia contra tragedia

Por JOSE A. DE LA VIESCA

BUENOS DIAS, lector amigo. Unas pocas líneas para explicarte que mi saludo dominical desde el Rotograbado, será diario desde el DIARIO. Y para decirte que, por mi, encantado de comentar todos los días en estas páginas alguno de los importantes temas de automovilismo, tránsito, seguridad, etc., de los que tanto hay que hablar y volver a decir.

Además de saludarte, tengo una pretensión muy señalada al encontrarme contigo cada mañana. Es ésta: ¡caerte bien! Pocos años atrás, cuando escribía con asiduidad todos los domingos —primero en el periódico, después en el Rotograbado— he recibido múltiples y valiosos estímulos tuyos que me han animado a proseguir. Pero el que me soportaras un día a la semana no me da pie para pensar que pueda decir lo mismo ahora que me veo comprometido a la dura brega diaria, por disponerlo así la Dirección del "Decano", que ha querido ofrecer un servicio más a los lectores del DIARIO con esta sección fija.

Te repito: mi afán es servirte. Mi pretensión, "caerte bien". Y para ello necesito tu ayuda. Si alguna vez chocan mis ideas con las tuyas porque pienses todo lo contrario de lo que yo opino; o entiendes que estoy equivocado de medio a medio; o te sientes aludido o molesto por algún enfoque mío, no te quedes callado. Dímelo. Igual que yo te escribo a ti todos los días, escríbeme tú a mí cuando quieras, que de tu valiosa colaboración han de nacer los mejores trabajos de este periodista. Y... vamos a entrar en materia.

Este último fin de semana fué, como tantos otros, trágico en accidentes del tránsito. En el que ocurrió en Puentes Grandes, entre un ómnibus "Metropolitano" y un camión, la "guagua" se volcó resultando dieciséis personas heridas entre pasajeros y tripulación, algunas de gravedad. Y a consecuencia del impacto, murió un hombre que viajaba en el camión.

Otro grave choque tuvo lugar el sábado en el entronque de la carretera Santa Catalina y la calzada de Vento entre un ómnibus colegial —que a Dios gracias venía vacío— y un automóvil. En el lugar exacto en que se produjo este choque, existe un semáforo. Y frente a un semáforo se puede aceptar que suceda un abollado de guardafangos, un encontronazo ligero por las defensas u otra colisión cualquiera de poca monta. Pero lo que no se concibe de ningún modo es que se produzca un choque violento. Sin embargo, en éste que apuntamos el automóvil quedó desbaratado y su chofer resultó muerto; por mejor decir, destrozado.

Es el eterno drama de la calle. Todo el mundo sabe que no se puede correr... pero se corre. Nadie ignora que los semáforos no son figuras decorativas, sino instrumentos de control y que tenemos que observarlos con mucha atención, acercarnos a ellos con prudencia y respetar sus órdenes lumínicas... pero son muchos, muchísimos, los que no les hacen el menor caso. Al parecer, esta fué la causa de la tragedia de Santa Catalina y Vento. El resultado de las investigaciones dirá la última palabra, pero según informes extraoficiales todo indica que el chofer del automóvil se acercaba velozmente al semáforo por Santa Catalina —dirección de Boyeros a la Víbora— y en el momento en que el aparato cambiaba la luz roja por la verde y amarilla (izquierda únicamente) o no se fijó bien, o creyó que se trataba de un semáforo con la luz verde en forma de flecha —en cuyo caso también se puede seguir con verde y amarilla además de doblar a la izquierda. La cuestión es que seguramente trató de pasar sin disminuir la velocidad que traía y se encontró con el ómnibus que en ese momento, y desde la dirección contraria, doblaba a la izquierda para entrar en la carretera de Vento, amparado por la luz verde y amarilla.

Estas tragedias del tránsito, tal parece que las vemos únicamente como casos aislados, ajenos, incapaces de impresionarnos y de hacernos pensar en el luto y el dolor que sobre la familia cubana arrojan año tras año, y desde hace muchos.

Sin embargo, la infalible realidad de las estadísticas nos señalan muy claramente que cada dos días han venido muriendo tres cubanos en accidentes del tránsito, por los cuales, nada podemos hacer ya, sino dolernos de su desgracia e implorar por ellos. Pero, por los que han de seguir cayendo en la alarmante proporción antes mencionada; de continuar como van las imprudencias y los errores, sí que podemos hacer. Cada cual en su posición y con los métodos a su alcance, está en la obligación de hacer que todo el que maneje un automóvil o un vehículo de motor cualquiera, se grave bien grabada la lección de que las calles; ni de día ni de noche, despejadas de vehículos o congestionadas de ellos, no son pistas de carreras. Que en cada cruce, con semáforo o sin él, está presente el peligro, dispuesto a caer encima al menor descuido. Y que el automóvil, resulta en un instrumento de muerte y de destrucción si no lo controla debidamente un cerebro humano normal. Seamos inteligentemente prudentes y no nos empeñemos en ser la próxima víctima. Que si no lo hacemos así, la suerte que hasta ahora nos acompañó, a lo mejor se cansa de tanto trabajo como le estamos haciendo.

La causa

de accidentes en Cuba
es la irresponsabilidad

Dijo el presidente del Consejo de Prevención, en el Club Rotario. Necesaria una campaña educativa

La irresponsabilidad es la causa de los accidentes de tránsito en Cuba, declaró el señor Francisco Contijoch, presidente del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, en la sesión celebrada ayer por el Club Rotario de La Habana.

En la sesión se trató, igualmente sobre la necesidad de establecer regulaciones del tránsito que realmente garanticen la vida de automovilistas y peatones.

Como de costumbre, la sesión fué iniciada con el Himno Nacional, y a continuación se dedicaron varios minutos al compañerismo.

A continuación hizo uso de la palabra el señor Contijoch. Comenzó manifestando que el tema podía ser considerado como de gran responsabilidad ciudadana. Y agregó: "Existe entre nosotros la creencia arraigada de que todo accidente es hijo de la fatalidad. Ello no es cierto, ya que su origen está siempre en un error o en una negligencia. Esto es un axioma indiscutible, en el cual se basan todas las medidas preventivas".

"Gozamos en Cuba del triste privilegio de tener un grado de accidentalidad superior al de países similares al nuestro, no solamente en el tránsito, sino en el trabajo, en las diversiones, en el hogar.

"Es cierto que nuestro sistema en cuestiones de tránsito es deficiente, y que, más que nuestras leyes, la forma de aplicarlas y la forma de interpretarlas hacen inmune al irresponsable y al negligente. También resulta a veces que no existe la adecuada vigilancia ni la adecuada reglamentación en el uso de muchas de nuestras calles y avenidas. Todo ello daría pie a un tedioso y largo análisis técnico de problema tan complejo, pero en definitiva no son más que una serie de factores que no pueden en ningún momento ser causa principal del enorme número de accidentes que ocurren todos los días en nuestras calles y carreteras.

"La gran causa, la piedra angular sobre la que descansa toda esa trágica estructura de nuestros accidentes, es la gran irresponsabilidad con que nos conducimos todos los que convivimos en nuestra comunidad. Se es irresponsable quizás al aplicar la ley; se es irresponsable al hacer cumplir la ley; y se es irresponsable también en el cumplimiento de esa ley por muy malas y muy defectuosas que sean, no tienen otro objeto, otro sentido, que el de evitar precisamente los accidentes.

207
Todo ello lleva a la conclusión de que, por muchas medidas que se tomen, no se obtendrán resultados positivos si primero no se crea, con una amplia campaña educativa y de aplicación constante, enérgica y justa de la ley, el sentido de la responsabilidad ciudadana en todas las capas sociales.

"Hemos mencionado la educación como factor fundamental, ya que se ha comprobado sin lugar a dudas que el factor humano es el determinante en el 95 por ciento de los accidentes, ya sea de manera directa o indirecta. Como motivación del elevado número de accidentes automovilísticos que se producen en Cuba, se encuentra también el porcentaje normal de individuos incapacitados o criminalmente dotados que existe en toda comunidad, pero que en la nuestra, por esa falta de responsabilidad o conciencia ciudadana, gozan del privilegio de poder conducir un vehículo.

PREGUNTAS

Una vez que hubo terminado el orador, el presidente del Club, doctor José Vidaña elogió la labor que viene realizando el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, y manifestó que el señor Contijoch respondería las preguntas que se le formularan sobre cuestiones del tránsito.

Algunos de los asistentes le interrogaron sobre la vía para lograr la colocación de semáforos en la calle Monte, afirmando el señor Contijoch que "ello no entra dentro de las facultades del Consejo, sino de la Comisión Nacional del Tránsito, a la cual deben dirigirse esas peticiones. Aseguró que "el Consejo en múltiples oportunidades ha formulado solicitudes sobre regulaciones necesarias, pero que había encontrado el vacío".

También se refirieron a las dificultades en las cuestiones del tránsito los señores Humberto Calzada, Francisco Naya, José Valdés Ferral, Dámaso Ayuso y Alberto Gandero, así como el Juez Correccional doctor Ignacio Carrera Jústiz.

Finalmente el presidente informó que la próxima sesión será dedicada al "Día de Dar Gracias", y que serán invitados un sacerdote católico, un pastor protestante y un rabino.

PRESIDENCIA

Además de los mencionados anteriormente ocuparon asiento en la mesa presidencial los señores Jorge Hernández, Emilio Núñez Cancio, Arturo Mora Varona, Rafael Oriol y José Torres Pérez, Armando Durán, Gustavo García, Guillermo Figueroa, César González, Benjamín Martell, René Molina, Antonio del Moral, Demetrio

Rizo y T. M. Victory, miembros de la Junta Directiva del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Dedicada la sesión rotaria de hoy a tratar de medidas de prevención y organización del tránsito para evitar nuevos accidentes

Habló sobre el interesante tema escogido por los rotarios el Sr. Francisco J. Coutijoch, presidente del Cons. Nacional de Prevención de Accidentes. Recomendó una campaña

La sesión del Club Rotario de La Habana, al mediodía de hoy, fue dedicada a la prevención de accidentes y a la necesidad de una coordinación y cooperación, tanto en las medidas represivas como en la organización del tránsito y la circulación de vehículos y peatones para obtener una mayor seguridad de la vida humana y evitar tantos accidentes y tantas muertes.

La presidencia de la sesión estaba integrada por el doctor José M. Vidaña y Juan Roelandts, presidente p. s. r. y secretario, respectivamente del Club; el presidente del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes, señor Francisco José Contijoch, que fue el orador de la sesión; los miembros del ejecutivo de esta institución y varios jueces correccionales.

El doctor Vidaña inició la sesión excusando al presidente del Club, doctor José Ignacio Tarafa, que se encuentra en el extranjero.

Acto seguido se entró en el tema de la sesión disertando el señor Contijoch, quien dijo entre otras cosas, lo siguiente:

"Nuestro tema de esta tarde es la prevención de accidentes como gran responsabilidad ciudadana.

"Existe entre nosotros la creencia arraigada de que todo accidente es hijo de la fatalidad.

"Ello no es cierto.

"Todo accidente se origina siempre por un error o una negligencia. Esto es un axioma indiscutible en el cual se basan todas las medidas preventivas.

"Gozamos en Cuba del triste privilegio de tener un grado de accidentalidad superior al de países similares al nuestro, no solamente en el tránsito, sino en el trabajo, en las diversiones, en el hogar.

"Es cierto, desgraciadamente muy cierto, que nuestro sistema en cuestiones de tránsito es deficiente.

"Es cierto, desgraciadamente cierto, que más que nuestras leyes, la forma de aplicarlas y la forma de interpretarlas, hacen inmune al irresponsable y al negligente.

"Resulta también a veces cierto que no existe la adecuada vigilancia ni la adecuada reglamentación en el uso de muchas de nuestras calles y muchas de nuestras avenidas.

"Todo ello que daría pie a un enorme, tedioso y largo análisis técnico de problema tan complejo, no son en definitiva más que una serie de factores que no pueden en ningún momento ser causa principal del enorme nú-

mero de accidentes que ocurren todos los días en nuestras calles y en nuestras carreteras.

"La gran causa, la piedra angular sobre la que descansa toda esa trágica estructura de nuestros accidentes, es la gran irresponsabilidad con que nos conducimos todos los que convivimos en nuestra comunidad.

"Se es irresponsable quizás al aplicar la ley; se es irresponsable al hacer cumplir la ley y se es irresponsable también en el cumplimiento de esa ley y de esas regulaciones que por muy malas y muy defectuosas que sean, no tienen otro objeto y otro sentido que el de evitar precisamente los accidentes.

"Todo ello, nos lleva a la conclusión de que por muchas medidas que se tomaran; por muchas regulaciones que se dictaran, no se obtendrían resultados positivos, si primero no se crea a través de una amplia campaña educativa y de la aplicación constante, enérgica y justa de la ley, el sentido de la responsabilidad ciudadana en todas las capas sociales.

"Hemos mencionado la educación como factor fundamental, ya que se ha comprobado sin lugar a dudas que el factor humano es el único factor determinante en el 95 por ciento de los accidentes, ya sea de manera directa o indirecta.

"No podemos, por tanto, hablar de seguridad sin hablar del factor que en ella juega su papel más importante: El ser humano.

"El hombre responde a una serie de estímulos y reacciona casi siempre a las normas educativas que han creado en él hábitos buenos o malos.

"Si analizamos y consideramos este principio fundamental, llegamos a la triste conclusión, de que los resultados dolorosos que estamos obteniendo se deben a que entre nosotros la educación en cuestiones de seguridad es nula o inexistente.

"Si a ello agregamos, el porcentaje normal de individuos incapacitados o criminalmente dotados, que existe en toda comunidad, pero que en la nuestra, por esa falta de responsabilidad o conciencia ciudadana, gozan del privilegio de poder conducir un vehículo, comprendemos fácilmente que no podemos aspirar más que a sufrir las consecuencias que tanto nos preocupan y nos alarman.

"Tenemos un desconocimiento casi absoluto de lo que significa seguridad.

"Nos falta la educación que norme nuestra conducta en cuestiones de seguridad.



“El uso de la fuerza mecánica en la herramienta o en la máquina, no habrá de desaparecer jamás.

“La diferencia que existe entre aquel ser adiestrado en el uso o manejo de una cosa y aquel otro que no lo está, salta rápidamente a la vista, apenas analizamos la diferencia que existe entre la persona entrenada o adiestrada para una labor y la que no lo está.

“Tomemos por ejemplo, el caso típico del perro callejero y del perro casero.

“Tenemos que el primero, que deambula las 24 horas del día por la calle, camina entre los vehículos; cruza las avenidas y lo hace con tal maestría que en raras ocasiones un perro de ese tipo resulta atropellado por un automóvil.

“Por otro lado tenemos que el perro casero, no acostumbrado a andar por la calle, no adiestrado a moverse entre los vehículos, apenas se escapa un minuto de

la casa, resulta fácil víctima del primer automóvil que pasa.

“Ante el hecho tan irrefutable de que la mecanización ha entrado a ser parte integrante de la vida de hoy, no tenemos otra alternativa que educarnos para aprender a convivir con esa máquina o ese instrumento de trabajo.

“Estas palabras nuestras no han pretendido agotar tema tan amplio y tan importante como es el de la prevención y seguridad.

“Hemos tratado solamente de hacer un rápido enfoque del problema para llegar a la conclusión, correcta y comprobada, de que la única forma de poder disminuir los accidentes, es iniciar un programa intensivo de educación para la seguridad que abarque desde la educación del niño, a través de la escuela, para convertirlo en un ciudadano apto y capaz de convivir en nuestro medio actual hasta el adulto, para convertirlo a través de la educación y de la aplicación justa y equitativa de la ley, en un ciudadano responsable, en un ciudadano de una alta moral cívica.

“Al terminar nuestras palabras queremos hacer un llamamiento a todas las organizaciones cívicas, fraternales, religiosas, y a ese gran vehículo que es la Prensa escrita, radial y televisada, para que haciéndose eco de ese clamor y preocupación popular, colaboremos en esta ardua pero fructífera labor de la prevención y la seguridad.

“Ojalá que este llamamiento, hecho a través de esta gran tribuna rotaria, encuentre el eco necesario para que esta idea pueda ser realizada en un futuro no muy lejano”.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Catorce Muertos y 75 Heridos en una Semana

En accidentes según la estadística que comprende desde el día 17 al domingo 23, en sólo 8 días

Catorce personas perdieron la vida en cuarenta y siete accidentes del tránsito ocurridos en zonas urbanas y rurales durante la semana comprendida del lunes 17 al domingo 23 del actual mes. Las estadísticas oficiales computadas por la Comisión Nacional del Tránsito muestran, además, que sesenta y cinco personas sufrieron heridas en esos accidentes.

Los guarismos revelan una reducción en el número de accidentes con relación a los registrados la semana anterior. Pero en el trágico renglón de las víctimas hubo un aumento de seis, en tanto que el montante de personas heridas decreció en 36.

El análisis pormenorizado de las cifras señala que once personas murieron arrolladas, una en vuelco y dos en choques; heridas resultaron catorce, arrolladas; quince en vuelcos, cinco en caídas de vehículos y treinta y una en choques.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



DIVULGACIONES JURIDICAS

Accidentes del Tránsito y Justicia

Eloy G. Merino

EL muy conocido columnista de este periódico, Octavio Jordán, desde su leída Sección "Con el Tanque Lleno" aborda en la del pasado viernes (día 5 de diciembre) el tema candente de la justicia penal en relación con los accidentes del tránsito. Festivamente nos relata el caso del driver que habiéndose llevado la luz roja en 23 y G, viniendo por esta última calle, que no es preferente, chocó su auto con otro que marchaba por la de 23, produciendo la muerte de su conductor. La tesis del defensor, que parece fue aceptada por la Sala sentenciadora —juzgando del relato de Jordán— consistió en que la muerte del driver del vehículo embestido no se produjo por causa del accidente o infracción del Código del Tránsito, sino porque al abrirse la puerta de su carro y ser proyectado al pavimento sufrió lesiones tan graves que le privaron de la vida.

Nos resistimos a creer que este fuera el fundamento de la absolución del inculpado, aunque estamos seguros que Jordán está bien enterado del fallo y sus considerandos. Sin embargo, sea como fuere, ha tocado un punto merecedor de amplia divulgación. Todo lo que contiene su artículo de crítica acerba a nuestra justicia penal en relación con los accidentes del tránsito hay que aceptarla como reflejo de la verdad aunque nos duela como abogado y ex funcionario judicial. El Código de Tránsito es inoperante por muchas razones y causas: por la indisciplina de nuestro pueblo, que aún sabiendo que sus disposiciones están dictadas en su único y exclusivo beneficio, no las cumple las más de las veces; por ese vértigo de nuestros choferes que corren desenfrenadamente para ganar un tiempo que después han de perder lastimosamente quizás ante la barra de un café; por las deficiencias de

los sistemas de investigación y comprobación de los delitos del tránsito; por la negligencia, en ocasiones, de aquellos que de un modo u otro intervienen en la represión de esas infracciones y por muchas otras causas que no pueden decirse sin buscarse uno un disgusto.

Los Tribunales de Justicia no son en la mayoría de los casos responsables de que los infractores del tránsito escapen a la sanción penal que tanto merecen. Obligados a juzgar y fallar con vista de las pruebas que se les presentan sus mejores y más rectas intenciones fracasan ante un sumario "preparado" habilidosamente y una prueba "trabajada" previamente. Ha-

ce poco intervinimos en un gravísimo accidente del tránsito ocurrido en esta Capital, donde los pasajeros de un auto que marchaba por su derecha en calle de doble vía fue embestido por otro vehículo que viniendo en dirección contraria e impaciente por salir de un tranque, tomó inesperadamente la izquierda, que le era prohibida, para no conseguir otra cosa que destrozarse prácticamente al carro que marchaba junto al eje de la calle y lesionar gravemente a sus ocupantes.

La primerísima prueba que se practicó a raíz de ocurrir el hecho fue la de dos peritos, que aún no sabemos de donde salieron y por qué estaban allí, quienes dictaminaron que el auto agresor tenía roto los frenos. Pese a este dictamen, el vehículo dicho fue conducido sin dificultades hasta la estación de Policía de la demarcación. Esta es la "prueba" con la que comienzan muchos de los casos de tránsito con consecuencias graves: siempre los frenos están rotos o descompuestos. El conductor no se dio cuenta de ese peligroso desperfecto hasta que no aplastó a un transeúnte o a otro vehículo.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Si no son los frenos, es la dirección la que estaba mala, según el dictamen de los peritos. Después viene la inevitable puja por hacer decir a los testigos del hecho cosas distintas a la realidad de cómo ocurrieron; la presión sobre los investigadores para que los desfiguren en beneficio, o en perjuicio, de algunos de los protagonistas del accidente. En fin, para no decir muchas otras cosas que suelen ocurrir y ocurren en la investigación, que lo que llega en su día ante el Tribunal es una prueba deformada, mediatizada, llena de mentiras y falsedades que desorientan a los jueces y los ponen ante la inquietante duda que acoge a todo el que tiene que juzgar y a la hora de dictar un fallo condenatorio; y es así como se produce lo que nunca debió haberse producido: la absolución de un culpable, muchas veces tan peligroso como un dinamitero, y la cifra de accidentes aumenta ostensiblemente día por día y año por año. Todos somos en lamentarlo, todos protestamos en voz baja, pero ninguno hacemos lo que exigimos cuando somos, a nuestra vez, los infractores.





avanzar el **CHOQUE ESPECTACULAR** *del 12/7*

En el kilómetro 139 de la Carretera Central, se proyectó contra una de las barandas de concreto de los elevados de Coliseo un camión-rastra de la empresa Interamericana que era conducido a La Habana con un cargamento de papas. Como consecuencia del impacto el chofer del camión resultó gravemente lesionado y se encuentra ingresado en el Hospital de Jovellanos, en Matanzas. Su ayudante, que dormía en la parte que corresponde al trailer, resultó ileso. Según lo investigado, el chofer se quedó dormido conduciendo el vehículo y provocó la colisión. En la fotografía de la izquierda se puede apreciar la destrozada parte delantera de la cuña del camión chocado y que cayó de considerable altura; en la foto siguiente estado en que quedó dicha cuña y, finalmente, la otra fotografía demuestra cómo quedó volcada la rastra y los daños que ocasionó en la baranda.



**PATRIMONIO
DOCUMENTAL**

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

218

1959



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DISTANCIA PRUDENCIAL ENTRE DOS VEHICULOS

UNA de las cosas que no acabamos de meternos en la cabeza los choferes habaneros, es la distancia mínima segura que debemos mantener respecto al automóvil que nos precede. Vamos demasiado pegados unos a otros, sin tener en cuenta para nada la velocidad y sin pensar que el vehículo delantero, por cualquier circunstancia, puede dar un frenazo inesperadamente, o lo que es más simple aún, reducir la marcha. Y si no mantenemos esa distancia mínima segura, nos le vamos irremediabilmente encima con las consecuencias que son de presumir. Para ofrecer un ejemplo gráfico de lo que se ve por dondequiera, tomamos esta foto en el Malecón, que nos puede dar idea de la velocidad a que van los automóviles por esa vía rápida. Los tres autos que circulan por la senda de la izquierda, con seguridad que van a 60 u 80 kilómetros por hora. Y sin embargo, nótese que escasa separación mantienen entre sí: apenas un "largo de auto". Los de las otras sendas, ídem de ídem. Cualquiera puede creer que esto no tiene nada de particular, que esa separación es correcta, porque nos imaginamos que a 60 u 80 kph. uno puede clavar el carro en seco. Y si no en seco, sí en uno o dos metros cuando más. Pues, ¿quiere usted saber, amigo mío, los metros justos que se necesitan para detener totalmente un automóvil que viaja a 60 kilómetros por hora? Nada menos que 30.6 metros, o lo que es lo mismo, un cuarto de cuadra y cinco metros más. ¿Qué le parece? Esto, a 60. Que a 80 kph. ya necesitamos 48.8 metros, es decir, 18.2 metros más. Y así sucesivamente, según mostramos en la tabla de distancias de frenaje que publicamos arriba, al lado de la foto. Pero es conveniente que esta tabla se entienda bien, sobre todo en lo que se refiere al "tiempo de reacción mental".

En la columna (B) de la tabla vienen las distancias que recorre el vehículo durante el "tiempo de reacción" y de acuerdo con las velocidades que aparecen en la columna (A).

El "tiempo de reacción" es lo siguiente: Supóngase que se nos presenta un peligro en el camino de tal naturaleza que nos obliga a frenar rápidamente y con todas nuestras fuerzas. Pues hay un proceso desde que usted ve el peligro hasta que comienza a frenar el automóvil, que es el que se llama "tiempo de reacción mental". Durante este tiempo sus ojos han captado el peligro y han transmitido, por medio de los nervios, esa imagen al cerebro donde se ha hecho consciente; entonces el cerebro "da la orden" a los músculos de la pierna para movilizarse y aplicar el pie al pedal del freno; finalmente los músculos "obedecen" y usted pisa el pedal. Todo este proceso ha sido muy rápido, pero no instantáneo. Ha transcurrido un tiempo mínimo que en las personas normales se ha calculado en tres cuartos de segundo. Y esa fracción de segundo, insignificante en cualquier otro orden de cosas, en relación con la velocidad es preciosísima. Vayamos a la tabla para verlo. A 60 kilómetros por hora, durante esos tres cuartos de segundo, su automóvil habrá recorrido—columna (B)—12.6 metros durante los cuales, usted todavía no ha podido comenzar a frenar. A 120 kilómetros, esta pérdida de tiempo inevitable, alcanza un cuarto de cuadra—exactamente 25.3 metros. Y si el chofer es un señor de reacciones lentas, ya puede usted calcular. Pero volvamos al ejemplo del que va a 60 kph. Ya ha perdido 12.6 metros en el "tiempo de reacción". Ahora, desde el momento en que aprieta el pedal del freno hasta que el carro para en seco, el automóvil habrá recorrido otros 18 metros, que sumados a la cantidad anterior nos da una distancia de parada total de 30.6 metros. Esta es, ni más ni menos, la distancia requerida para detener completamente el vehículo. Sin embargo, vemos en la columna (E) que a 60 kph. necesitamos mantener una separación de nada más 25.2 metros, es decir, menor que la distancia total de parada de 30.6 metros. Esto es así porque se supone que el automóvil delantero si frena o choca, también vendrá a parar a unos metros más adelante. Por eso en estos cálculos de seguridad, en lugar de tomar como base de separación la distancia total que necesita el automóvil para detenerse, se ha tomado una distancia equivalente al doble del tiempo de reacción, que en el caso de los 60 kph. es 12.6 por 2, igual a 25.2 metros.

Este cálculo, así como todos los de la tabla, han sido hechos a base de frenos inmejorables—es decir con un 80 por ciento de eficiencia, que es lo más que se puede pedir en frenos—, en caminos buenos y secos y en condiciones favorables. No contemplan pues, estos cálculos, casos de frenos irregulares o defectuosos, caminos mojados o resbaladizos, ni reacciones anormales en el chofer.

De acuerdo con estos datos científicos y exactos, piense usted qué les pasaría a los tres automóviles de la foto antes mencionados si el primero tiene que frenar bruscamente y los que le siguen necesitan cada uno por lo menos 25.2 metros para parar, cuando lo más que llevan de separación entre sí son unos cinco o seis metros.

La tabla de distancias exactas todo automovilista debiera conservarla, aunque no fuera más que como dato curioso. Claro está que no aspiramos a que nadie se grabe en la mente todas esas cifras. Sería de imposible aplicación. Por eso es que hemos hecho la conversión de las distancias exactas en metros, por distancias aproximadas en "largos de auto"—columna (F)—medida práctica que sí podemos retener perfectamente y que nos permite en todos los casos aplicar fácilmente esta sencilla regla de seguridad:

Entre su automóvil y el que va delante debe mantener usted una separación mínima segura, equivalente al "largo de un automóvil" por cada 15 kilómetros de velocidad.

Sería muy saludable aplicar siempre este principio, científico y práctico, y nos evitaríamos los constantes choques telescópicos que vienen ocurriendo con exagerada frecuencia dondequiera. Para los que se fijan más en las figuras que en las letras, hemos confeccionado el gráfico de más abajo donde aparece dicha regla con toda claridad y sencillez, mostrándonos los "largos de auto" que debe mantener el vehículo (A) cuando sigue al (B) a diferentes velocidades.

DISTANCIAS DE FRENAJE

(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)
15	3.2	1.1	4.3	6.4	1
20	4.2	2	6.2	8.4	
25	5.5	3.1	8.6	11	
30	6.3	4.5	18.8	12.6	2
35	7.4	6.1	13.5	14.8	
40	8.4	8	16.4	16.8	
45	9.5	10.1	19.6	19	3
50	10.5	12.5	23	21	
55	16.6	15.1	26.7	23.2	
60	12.6	18	30.6	25.2	4
65	12.7	21.1	33.8	25.4	
70	14.8	24.5	39.3	29.6	
75	15.8	28.1	43.9	31.6	5
80	16.8	32	48.8	33.6	
90	18.9	40.5	59.4	37.8	6
100	21	50	71	42	7
110	23.2	60.5	83.7	46.4	
120	25.3	72	97.3	50.6	8
130	27.4	84	111.9	54.8	9
140	29.5	98	127.5	59	10

(A)—Velocidad que desarrolla el automóvil en kilómetros por hora.

(B)—Distancia recorrida, en metros, durante el tiempo de reacción mental (tres cuartos de segundo).

(C)—Distancia recorrida en metros después de aplicados los frenos.

(D)—Distancia total, en metros, en que se verifica la parada (suma de B y C).

(E)—Distancia en METROS que debe separar a dos vehículos que se siguen. (Doble de la distancia de reacción, B).

(F)—Distancia que debe separar a dos vehículos que se siguen en LARGO DE AUTOS (aproximadamente el doble de B).

NOTA: El "largo de un auto" que hemos utilizado como medida práctica para la mejor aplicación y cálculo por el lector, se basa en la longitud de "defensa a defensa" de un auto más bien grande. Al "largo de un automóvil" le hemos asignado, aproximadamente, 6 metros.

CERO MUCURITAS EN EL MALECON...

Y DE LA PINTURA ¿QUE ?

EN el Malecón de La Habana, según puede apreciarse en la foto de arriba, se han arrancado las "mucuritas" centrales que separaban las dos vías y hasta ahora, no han sido sustituidas o por "ojos de gato" de material reflectivo o simplemente por pintura. No estamos enamorados de las "mucuritas". Es más, creemos que resultan poco prácticas porque suelen romperse a menudo y porque pueden desviar la dirección del chofer que se vaya contra ellas. Pero indudablemente que no debieron arrancarse si no se iba a proceder inmediatamente a marcar de otro modo esa vía expresa. Hemos visto que ahora muchos automovilistas—de esos que necesitan ser llevados de la mano y que tanto abundan—invaden la dirección contraria. Y hemos visto a frescos que ni cortos ni perezosos toman izquierda por cualquiera de las calles transversales. Se dirá que los que esto hacen, también lo harían con pintura u otra marca. De acuerdo. Pero es que hay gentes que aprovechan el menor "chancecito" para justificar consigo mismos y hacer la barrabasa. Y ese "chancecito" es la supresión de las "mucuritas". Confiamos en que pronto se proceda a pintar todo el Malecón para señalar sus seis sendas. Y ojalá que al centro pongan "ojos de gato" como en "23", mucho más prácticos y visibles de noche.

AUTOMOVILISMO

POR JOSE A. DE LA VIESCA

*DW
2/20/79*



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

AUTOMOVILISMO

POR JOSE A. DE LA VIESCA

DM
6/20/79



Sin fecha



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA REGULACION DEL TRANSITO

EL grave accidente de la circulación, ocurrido en la calle de Infanta, ha planteado, de manera aguda, una cuestión que debe resolverse sin aplazamientos. Lo exigen el ahorro de riesgos mortales para el viajero y el peatón y la regularidad y tranquilidad del tráfico callejero. Nuestro planteamiento, en anterior artículo, ha alcanzado mucha resonancia y hemos recibido diversos estímulos que nos llevan a insistir en tema tan importante. Por eso, sobre lo que ya dijimos, hemos de añadir algunas observaciones. A no pocos sorprenderá el saber que tenemos un Reglamento de Circulación. Como tantas otras prudentes disposiciones está archivado en las publicaciones oficiales. Nadie lo cumple y ni aun nos acordamos de que existe. Somos los más prolijos legisladores del mundo, pero sólo, por lo visto, con un fin retórico o espectacular, sin propósito de acatamiento a reglas y leyes que escribimos como una novela o un artículo literario.

El problema, de la circulación tiene muchos aspectos complejos que afectan a empresarios y obreros, autoridades y público. En general, habremos de decir que su anormalidad en nuestra ciudad es casi completa. Es preciso trabajar, no sólo para encajarlo en las reglas indispensables al tráfico de una gran ciudad, uno de cuyos sectores es de calles angostas, sino también modificar la mentalidad de los choferes, de las autoridades, de las empresas y del público mismo.

En ciudad alguna a los servicios públicos de ómnibus o tranvías se les tolera una velocidad, por el casco urbano, superior a 25 ó 30 kilómetros. El pasar un ómnibus a otro en marcha está terminantemente prohibido. Las competencias de velocidad constituyen un delito que es el de imprudencia temeraria.

El abarrotamiento del público en los vehículos es cosa igualmente prohibida, ya que el número de pasajeros está limitado. Los racimos de viajeros, colgados de manera inverosímil en el exterior del coche, no pueden ser con-

sentidos. Las calles y calzadas son hoy un área de peligros mortales y, si es cierto que en todas partes ocurren accidentes, su porcentaje se disminuye hasta el máximo posible con las indispensables precauciones de una estricta regulación.

La circulación ha de ser moderada. La gran velocidad es incompatible con la que Amicis llamó la "carrozza di tuti". Un conductor que tiene en su volante la responsabilidad de muchas vidas, no puede correr, ni menos regatear, ni lanzar a sus viajeros, sin parar en firme, como si fueran gimnastas de feria. Y todo ello con un alarde poco inteligente de valor, como si este consistiera en hacer inútiles demostraciones de agilidad, buenas para un circo, pero perfectamente imbéciles cuando se trata de resolver el problema de ir de un sitio a otro de la ciudad. Así, muchos no llegan a su casa, sino a la clínica cuando no al depósito de cadáveres. Debe, por todo ello, variar radicalmente el sistema y el público, además, ha de reaccionar de otra manera en estas cuestiones. Su colaboración es para ello indispensable.

Nuestra ciudad tiene por estos motivos, por el estilo violento y despreocupado de sus transportes, una singular e inquieta agitación, que influye no poco en los nervios de sus habitantes. No hablemos del ruido ensordecedor que tampoco se tolera en ninguna parte donde esté bien reglamentado el tránsito. En las grandes urbes de París y Londres apenas se consiente el uso de bocinas y fotutos. De noche están prohibidos y se avisa, al cruzar las calles, con las luces. Nuestros tranvías son una tormenta mecánica permanente. Tampoco en las grandes ciudades se permite que circulen por el centro de la ciudad, de donde, desde hace largos años, están eliminados.

Las condiciones de las máquinas claro es que deben ser inspeccionadas para garantizar su seguridad. Los choferes que ahora denuncian, para excusarse del gravísimo accidente de Infanta, que los chasis no son adecuados, tendrán que dar cuenta de por qué lo han silenciado hasta ahora

¡Cuánto ganaría nuestra hermosa ciudad, si se pudiese mano en el problema de su tránsito, atendiendo a los puntos de vista que apuntamos. No sólo sería más segura, sino mucho más atractiva!



EL PROBLEMA DEL TRANSITO EN LA HABANA VIEJA.

Por Roberto Perez de Acevedo.

CUANDO en ciertas horas de la mañana se nos alquila para viajes a La Habana Vieja, dentro de la tarifa corriente, puede decirse, con seguridad, que estamos haciendo un mal negocio, a veces con pérdida, pero... ¡hay que estar a las verdes y a las maduras... — dice el obrero del timón, cuando le interrogamos acerca del tránsito en esa parte típicamente colonial de la urbe habanera.

Efectivamente, basta por ejemplo una visita a La Habana Vieja, para observar como en calles como la de Obrapia, Obispo, Habana, Amargura, Teniente Rey y otras, se forma continuamente el "rollo", a pesar de los esfuerzos que realizan los policías del tránsito.

OBSTACULOS

El espectáculo se torna pintoresco y agobiador para los choferes de alquiler y el pasajero que va de prisa, no sólo por la estrechez típica de las calles, sino por la gran cantidad de peatones y determinados carros anacrónicos de tracción animal, que se colocan en el trayecto como obstáculos insuperables. En esa zona existe, como es notorio, gran cantidad de almacenes de viveres, maquinarias etc. En una de las fotos que ilustran estas notas puede notarse, como uno de esos vehículos de carga ocupa completamente la calle, descargando la mercancía en plena vía pública; en la calle Habana, por ejemplo, en ocasiones hay cordilleras de veintenas de automóviles, que lentamente tienen que ir rompiendo el bloqueo, mientras el tranvía también tiene que avanzar despacio y con mucho cuidado para evitar choques o la aventura de alguna máquina que se decida a alcanzar alguna "cabeza de playa".

LA TRABAZON

También es corriente presenciar un "tranque" o "trabazón". Sin embargo por qué, en una o dos manzanas, ómnibus, tranvías, carritos de mano, vendedores ambulantes, carros de mulas y otros vehículos, quedan de pronto detenidos formando una masa compac-

ta, como un gran cuerpo que se congestiona y está a punto de que estallen sus arterias. Al principio los conductores, realizan tanteos por aquí y por allá para resolver las molestias del "tranque". El policía, desesperado, busca en las esquinas la causa, pero no la encuentra. Y es entonces cuando los timbres tranviarios, los "claxons" y la aglomeración de los vehículos, forma un maremagnum típico, de donde a veces salen "broncas".

LOS CULPABLES

En tales condiciones, según pudimos observar, es muy difícil encontrar al culpable. Quizá no exista ninguno. La cosa se produce naturalmente, porque sí, como una enfermedad de origen desconocido. Cuando esto ocurre, la mayoría de los pasajeros de los automóviles de alquiler abandonan el vehículo, prefiriendo terminar el viaje a pie, porque piensa que en la esquina próxima ha de repetirse el conflicto.

MILAGRO

Mientras el policía, sudando a mares, da órdenes que no contribuyen aparentemente a neutralizar los efectos del grave problema planteado, de pronto ocurre el milagro. Sin saberse por qué, los vehículos reinician la marcha, se forman de nuevo las cordilleras y... ¡aquí no ha pasado nada!, hasta el otro "tranque".

DE TODO HAY

Sin embargo, se sabe también que algunos malcriados, aun a sabiendas del perjuicio que causan, gozan en provocar esos "tranques", sobre todo cuando van a la vanguardia. Es muy difícil inculparlos, porque siempre hay un pretexto: dicen que se les "ahogó el motor", que el pasajero insistió en que lo dejasen frente a su misma casa, que "el de adelante" no le dejaba vía libre etc.

EN TENIENTE REY Y COMPOSTELA

La esquina de Teniente Rey y Compostela es pródiga en "tran-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ques" y trabazones. Hay que ir para comprobarlo, sobre todo a ciertas horas mañaneras. Infinidad de vehículos de todas clases se estacionan frente a los establecimientos comerciales, aparte de las máquinas de vendedores, agentes etc., como puede advertirse en otra foto lograda por Miralles.

Nótese como un automóvil tiene que realizar una verdadera hazaña para introducirse como una cuña en el pequeño espacio que milagrosamente también ha quedado libre. Cuando mejor sale de la jornada, es con algunos rasguños en la carrocería que cuestan al propietario algunos pesos, mientras las mulitas, ajenas a estas cosas humanas del tránsito, parecen encantadas de la vida.

LA EMPLEOMANIA

En La Habana Vieja hay varios Ministerios y otras dependencias oficiales, donde laboran miles de empleados que tienen que trasladarse a los distintos barrios de la capital. Esto, es decir, los remolinos de peatones, situados en las calles céntricas para esperar los ómnibus y tranvías, también contribuyen a formar verdaderas congestiones en esa zona capitalina.

PROYECTO

Todo ésto viene a demandar, urgentemente, un proyecto de ensanche más acorde con la situación que confronta La Habana debido al extraordinario aumento de su población y a la existencia de muchas calles trazadas durante la época colonial.

Existe un proyecto revolucionario, según se cita en el periódico "El Siglo", aunque el proyecto data del siglo pasado y está basado en la supresión de las calles de Obispo y O'Reilly y la expropiación en bloque de algunas manzanas en La Habana Vieja, con el propósito de trazar una avenida, ensanchándose las calles de Obrapia, Progreso y otras. Por otro lado, se proponía trasladar los almacenes para una zona apropiada.

EL ASPECTO COLONIAL

Claro que, el proyecto señalado en "El Siglo" es lo lógico si prescindimos del valor colonial de muchas casas de La Habana Vieja y el aspecto rememorativo y artístico; pero como existe un nuevo criterio acerca de esas modificaciones y derribos, muy conservados, que nosotros desde luego apoyamos. La Habana Vieja, tal como es, tiene ya mucho de monumento, y es preciso, por lo tanto, pensar en lo que significaría un proyecto renovador drástico. Naturalmente, que el señor Abad, autor del interesantísimo artículo publicado en "El Siglo", tiene ahora otros planes, y como sólo hemos podido leer la parte de su trabajo correspondiente a la edición del 14 de agosto de este año, no sabemos si, finalmente, se ajustará a nuestros puntos de vista fundamentales, es decir, se requiere un proyecto de ensanche y de descongestión del tránsito en la Habana Antigua, que no reste a esa zona la apariencia colonial, de tanto valor turístico y de amable recordación habanera.

BUENA INICIATIVA

Por lo que hemos leído en el citado trabajo, nos parece, no obstante, que la parte del plan de 1899, donde se perfila la creación de una avenida comercial, para "eliminar el tránsito de carga de los almacenes", nos parece de extraordinaria originalidad y muy conveniente dentro de la difícil situación que se confronta, con respecto al tránsito, en La Habana Vieja.

Claro que un proyecto de esa naturaleza, que tendría que ajustarse a leyes especiales y lograr, sobre todo, la cooperación de los comerciantes y almacenistas, requiere en planteamiento de base económica de mucha magnitud, pero precisamente se ha dicho, que los cubanos, lo que necesitan mayormente para progresar en muchos sentidos, es pensar en grande y acometer aquellas obras que, aunque impresionen por su volumen, resulten, después de realizadas, exponentes de cultura y dinamismo constructivo.



LA AVENIDA COMERCIAL

Insistimos en que el antiguo proyecto de construir la Avenida Comercial ex excelente, moderna, y muy de acuerdo con la creación de zonas especiales. Descongestionada La Habana Vieja de los almacenes, bien por vía de expropiación y a través de una política de colaboración por parte de los mismos almacenistas y comerciantes; en forma de que nunca sus intereses sufran perjuicios, sino más bien alcancen nueva valorización, corresponderá después al Gobierno la obra de restauración de muchas casonas coloniales de indudable valor histórico y arquitectónico que hoy, poco a poco, se van destruyendo.

Un almacenista de La Habana Vieja, con quien conversamos recientemente nos decía, con muy buen juicio, que la situación de su almacén en esa zona de la capital, estaba íntimamente relacionada con la cercanía al puerto, de donde le llegaban con más rapidez los embarques; pero también nos dijo, cuando le hablamos acerca de la necesidad de trasladar esos almacenes a un barrio especialmente planeado para la carga y descarga de mercancías, que él era hombre progresista, abierto a todas las ideas, pero estimaba que para un proyecto de esa naturaleza se necesitaban no sólo una gran propaganda, sino también una enorme inversión de capital, y sobre todo, el parecer unánime de los almacenistas y comerciantes, así como un estudio científico acerca de el aspecto económico del proyecto. Terminó diciéndome que, aunque español, desde hacía muchos años residía en Cuba, creando una familia cubana; que amaba la Habana Vieja como el que más, y que era el primero en pedir su embellecimiento y restauración.

—Ve usted este viejo almacén —dijo al despedirse—, pues aquí ha pasado casi toda mi vida. Desde muy joven. Comencé de peón, hace cerca de cuarenta años. Ahora soy uno de los dueños del almacén. Las paredes de este viejo edificio son como una prolongación de mi hogar. Sin embargo, el progreso es el progreso. Y para mí, en caso de que ese magno proyecto pueda realizarse, será de gran agrado restaurar esta casona, brindándole todo su primitivo aspecto y trasladar aquí a mi familia... Pero en fin, allá veremos...

OTROS PELIGROS

La estrechez de la Habana Antigua y el gran número de peatones, que necesitan ir en "fila india" para transitar, determina que la crónica policiaca registre diariamente infinidad de accidentes. En primer término, cualquier choque de vehículos corrientemente lleva la secuela de un peatón estropeado.

Además, muchos peatones, distraídos, maquinalmente bajan la acera y son atrapados por ómnibus o automóviles que cruzan rozando prácticamente el contén. Esto no acontece en las calles anchas, por donde los vehículos pueden correr apartándose lo suficiente de las aceras.

LA POLICIA

Hemos expuesto ya las fatigas de los policías de tránsito para cubrir el servicio en La Habana Antigua. Estas autoridades realizan extraordinarios esfuerzos por cumplir con su deber, pero hay ocasiones en que el problema no tiene solución, como ya anotamos.

LAS AGLOMERACIONES DE PUBLICO

Hay en La Habana Antigua, no los postes sino "las esquinas de la muerte". Son aquellas donde se estacionan por la mañana cientos de empleados para esperar ómnibus y tranvías. Muchos accidentes se han registrado, cuando los "racimos humanos", que penden de los vehículos, colmados a más no poder, tropiezan con esos grupos. Hace algún tiempo se dió el caso, que recordamos, de una señora que sufrió la fractura del cráneo, al ser empujada contra la pared por un grupo de personas colgadas en un tranvía que marchaba a mucha velocidad.

LOS DESVIOS

En una de las fotos que ofrecemos, puede notarse, además, como un ómnibus, después de rozar en la plataforma de un tranvía, hace un ligero viraje, amenazando a una señora que imprudentemente, o no pensando que el ómnibus seguiría su marcha, trata de cruzar la calle. Esto sucedió, como se ve en la foto, en Habana y Empedrado, aunque observamos que el policía le "tomó el número" al culpable.



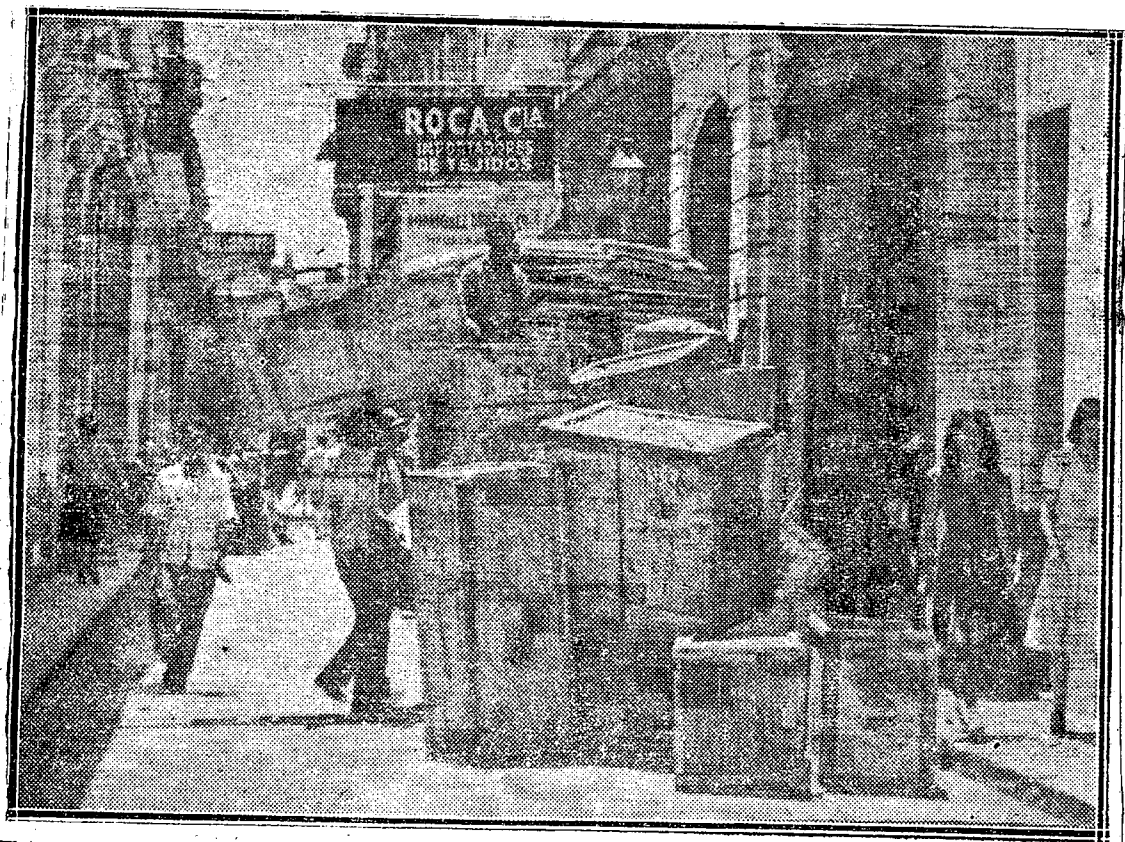
LOS MEJORES CHOFERES

Se ha dicho, y es verdad, que los mejores choferes del mundo son los habaneros, dentro de las condiciones en que tienen que realizar su trabajo. La Habana comparativamente, se ha calculado que es la ciudad que tiene mayor número de vehículos en América; pero nosotros quisiéramos saber como se las arreglaría un conductor de ómnibus o de automóvil de alquiler extranjero, corriendo por La Habana Vieja. Hemos dicho corriendo equivocadamente, porque por allí el que corre está perdido o... manda al Cementerio a los demás...

En fin, parece demostrado claramente, que la congestión del tránsito en La Habana Vieja es asunto que debe ser atendido urgentemente por las autoridades municipales o por el Gobierno central, porque el problema, día a día, adquiere mayores relieves alarmantes. Los accidentes se suceden en una escala considerable, y las pérdidas de tiempo, para los negocios, debido a los "trancues" típicos es digno de considerarse también.

A lo que si nos oponemos, sin que éste sea una estridencia de mal tono, sino deseos de que no se trate de curar un mal levantando otra dolencia, es a los proyectos de derribos y otras medidas drásticas con perjuicio del ambiente colonial de la zona.





Esta escena es típica en La Habana Vieja. El tránsito interrumpido en una calle por la descarga de mercancías en plena vía pública.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Marchando por aquí y por allá, en distintas direcciones, en busca de las arterias vitales y con-

gestionadas de La Habana Vieja, estos vehículos donde no falta el

carro de tracción animal, pronto formarán parte de los "tranques" y trabazones.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

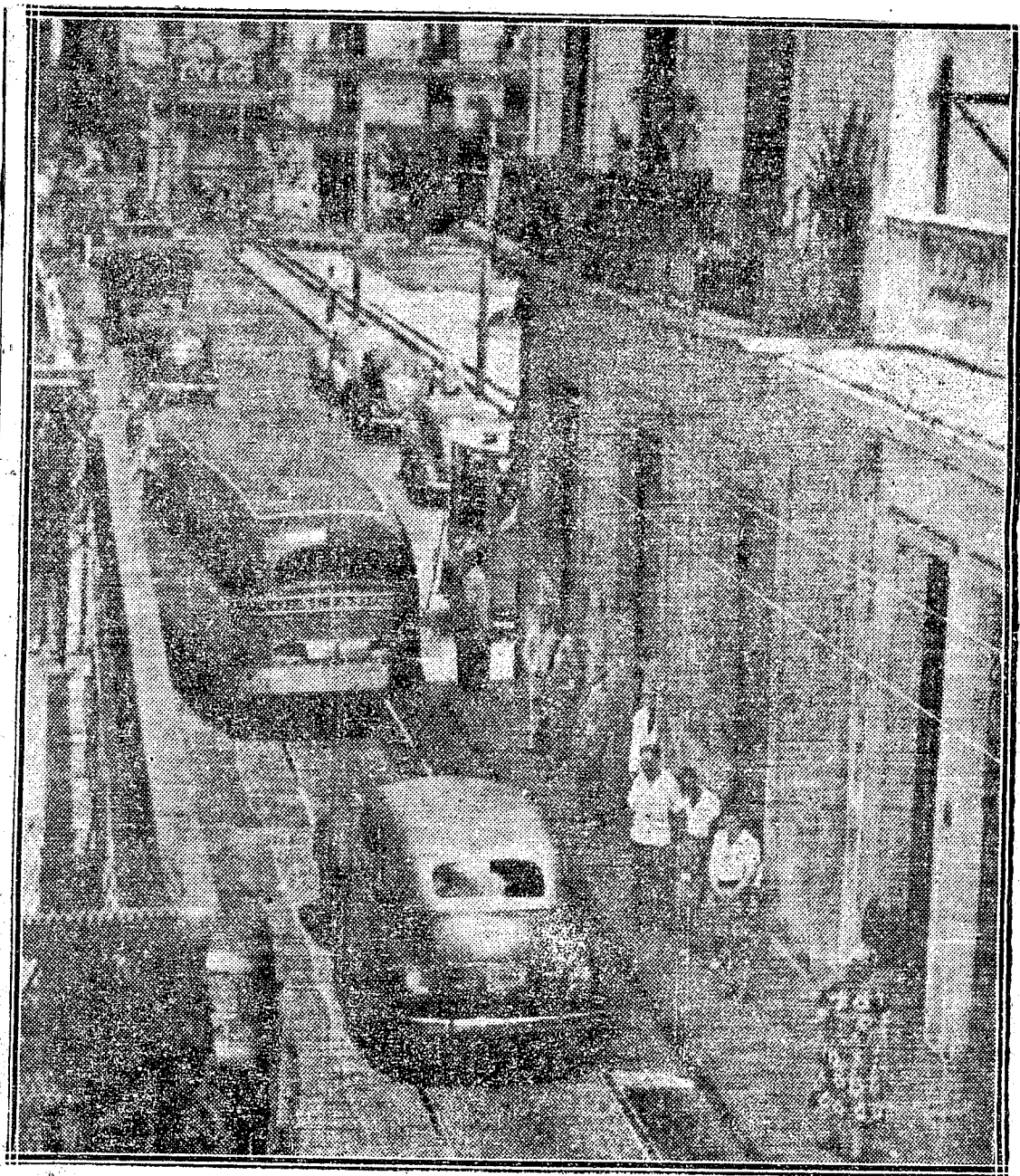


Entre los carros de carga, estacionados frente a los edificios, un automóvil hace milagros para escurrirse, pero logra salir bien, es decir, con desperfectos en la carrocería, mientras las mulitas, encantadas de la vida, se cuentan sus cosas.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



La estrechez de las calles, por un lado y ciertas imprudencias por otro, contribuyen a estos ac-

cidentes. Un ómnibus tropieza con la defensa de un tranvía y tiene que dèsviarse para evitar

mayores males; se encima, en un viraje, hacia la esquina, amenazando a un transeúnte.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



La "cordillera" en plena marcha, mientras el resto de la calle es ocupado por el tranvía, que tiene que marchar lentamente para evitar los choques...



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

