

Una epidemia nada accidental



Delia Proenza Barzaga

Cuando en 1966, en la celebración del V aniversario del Ministerio del Interior, Fidel instaba a una campaña contra los accidentes del tránsito “apoyada en una legislación mucho más severa para este tipo de falta” porque —decía— “nadie tiene derecho de andar por la calle amenazando la vida de los demás y destruyendo vidas ajenas”, no imaginó que más de 50 años después los espirituanos, como parte de Cuba, estaríamos en sintonía con aquellas valoraciones.

Antes de que los exagerados tilden a Escambray de tremendista, me apresuro a informar el motivo de la alarma, que trajo hasta este territorio para asistir al Balance Anual de la Comisión Provincial de Seguridad Vial, al mismísimo teniente coronel Roberto Rodríguez Fernández, jefe de la Dirección Nacional de Tránsito: durante el 2017 en la provincia se produjeron 119 accidentes más, se elevó en 37 el número de lesionados y hubo tres fallecidos por encima, todo en comparación con el período precedente.

El caso resultaría menos escandaloso si no se tratara de una tendencia creciente y no se supiera, por ejemplo, que en el 2016 se produjeron 79 accidentes más que en el 2015; que el número de lesionados del 2015 se superó al año siguiente en 133, y que a la cifra de fallecidos de esa misma etapa se sumaron otros tres en la siguiente.

¿Casualidad?, totalmente descartado. Luego de establecida la cruda verdad de que los accidentes del tránsito figuran entre las primeras causas de muerte no solo a nivel de país, sino también en la provincia, al echar una ojeada a la observancia de lo estipulado para prevenir los accidentes en la vía podrá concluirse que el irrespeto de leyes y decretos,

así como la impunidad o la falta de rigor en las medidas posteriores son una constante.

Al margen de los daños materiales, nada desdeñables, por cierto, lo verdaderamente trágico son los 477 eventos acaecidos, los 389 ciudadanos lesionados (no pocos de gravedad) y las 30 personas que perdieron la vida, números que se traducen en dolor infinito para las familias, padecimientos, gastos en servicios de salud y tiempo laboral perdido. Esta provincia integra, junto a Matanzas, Artemisa y Pinar del Río, la lista negra de territorios que crecieron en los tres parámetros.

Un detallado análisis sobre el problema, que ha hecho estragos en carreteras y vías férreas, tocó no solo las generalidades, sino también particularidades que vale la pena extirpar. Marcados están de forma negativa los municipios de Sancti Spíritus, Trinidad y Cabaiguán.

En carreteras y caminos de la zona rural ocurrieron casi la mitad de los siniestros y se produjeron muchas de las lesiones y las muertes; en tanto los conductores de medios de tracción animal incidieron en varias decenas de hechos y contribuyeron al incremento de una muerte humana. Los ciclos estuvieron presentes en 45 hechos más y sumaron no solo una veintena de lesionados por encima, sino también cuatro personas



más que murieron en relación con el 2016.

Tal estado de cosas, e incluso la presencia de animales sueltos en la vía, por cuyo concepto se produjeron tres muertes y 10 heridos en varias decenas de sucesos, arroja una tasa de mortalidad por accidentes de 6.43 por cada 1 000 habitantes, algo que debería suscitar análisis —y así quedó claro en el encuentro— con el mismo rigor que cuando de mortalidad infantil se trata.

Violaciones como la conducción sin licencia o tras la ingestión de bebidas alcohólicas; el indebido control del vehículo por cuenta del empleo de medios de reproducción de música o video y de teléfonos celulares; la circulación de vehículos de tracción humana o animal no autorizados y hasta la vaquita negra que se atraviesa en el punto de la carretera de Yaguajay próximo al Yigre, sin que la decomisen o multen a su dueño, hablan de irresponsabilidad individual, pero también de impunidad.

Otro gallo cantaría en nuestro patio, también, si no se violasen con tanta frecuencia las medidas de seguridad durante la transportación masiva de personas en medios alternativos y vehículos de carga, si se atendiese a los límites de velocidad establecidos o si la circulación de automóviles con desperfectos técnicos se redujera a cero,

sin desdeñar la falta de cautela de ciertos peatones al andar por la vía o el parqueo en sitios no autorizados.

Pero detrás de cada una de las infracciones arriba mencionadas se esconden, casi siempre, males peores. Sucede que la falta de control de las administraciones sobre sus medios de transporte y choferes respectivos propicia un sinnúmero de transgresiones, incluida la circulación de carros que no vencieron la prueba del llamado somatón vehicular. Sucede, además, que las vías en mal estado se eternizan, pese a la ocurrencia en ellas de accidentes; que las reparaciones se realizan en ocasiones sin la debida calidad; que a menudo no se exige responsabilidad ni se adoptan medidas tras sucesos de los que, incluso, se derivó la muerte de alguien.

Según datos de la Comisión Provincial de Seguridad Vial, el pasado año expiró con solo dos accidentes ferroviarios, la mitad de los de 2016. Pero se trató no de cualquier percance, sino de un choque de trenes y de una colisión en paso a nivel que provocaron siete fallecidos y 48 lesionados. A ellos se sumaron los llamados incidentes, que sumaron nueve e incluían el atropellamiento de ganado.

Ya el 2018 suma matices al escándalo, pues hasta el pasado 20 de marzo habían acaecido 67 accidentes, como resultado de los cuales seis personas perdieron la vida y otras 70 resultaron lesionadas. En un solo día de esta semana llegaron a tener lugar dos hechos con algo más de una hora de diferencia, cuyo saldo conjunto fueron más de 30 heridos y un fallecimiento. Lo de las vías férreas, por su parte, constituye una epidemia dentro de otra.

A tono con la gravedad del asunto el Jefe de la Dirección Nacional de Tránsito insistió en el referido balance para que los análisis de la comisión y sus subcomisiones sean rigurosos, toda vez que están investidas de la potestad que les confiere la Ley. El 2017 no podrá ser, por catastrófico, referente para medir el comportamiento de la accidentalidad en lo adelante. De lo contrario, se estaría dando luz verde exactamente a lo que debería estar detenido, como los vehículos cuando la luz roja alumbraba o cuando impera la señal de Pare.

Traslados telefónicos: ¿esperar sentado?

A quienes esperan por un traslado telefónico en Sancti Spíritus, quizás pueda alentarles la noticia de que desde el año pasado un grupo especializado de la Empresa de Telecomunicaciones de Cuba (Etecsa) evalúa en qué áreas de esta central provincia el tráfico de la red celular se encuentra menos congestionado para otorgarles provisionalmente un teléfono alternativo —conocidos como “de 400 minutos”—, y que por ese procedimiento fueron resueltos un poco más de 20 casos pendientes.

Las cifras también pudieran significar un alivio si analizamos las estadísticas de 2017, período en el que se ejecutaron 1 035 traslados, una cifra superior al número que aún persiste en el territorio, que ronda los 870, y donde Sancti Spíritus, Trinidad y Cabaiguán constituyen los municipios más afectados, la tercera villa por cierto casi a la par de la cabecera provincial. Como conclusión se instalaron más teléfonos por la mudanza de estos que por la creación de nuevos servicios.

Pero, en honor a la verdad, cada quien aguarda su propia suerte si

pende de las telecomunicaciones, un factor a la larga con más relevancia de la que pudiera parecer, siempre y cuando uno no se cambie de la acera por donde andan las probabilidades de capturar la telefonía básica. No obstante, según los especialistas de Etecsa en Sancti Spíritus, en cada provincia del país se refleja la misma problemática en mayor o menor medida.

Según Gustavo López Cruz, jefe del Departamento Comercial y de Mercadotecnia de la División Territorial de Etecsa en Sancti Spíritus, el problema fundamental consiste en la congestión de la planta exterior, a partir también de que para llegar hasta una casa tiene que haber una capacidad de cables libres, el llamado par telefónico; no obstante, reconoce que en algunas áreas periféricas ni siquiera disponen de la infraestructura para colocar un teléfono.

Una inversión muy ventajosa, desde el punto de vista técnico y de gran impacto para la población durante los últimos años han sido los gabinetes integrales que han permitido abrir una brecha favorable

para satisfacer la demanda de este servicio, pues, como resalta López Cruz, con esta tecnología generalmente sí se pone un par por casa y, aunque no cubren toda la ciudad, al menos se han beneficiado zonas o repartos como Toyos, Escribano, Huerto Escolar en Kilo-12 y Jobo Gordo, en Colón, mientras durante el 2018 debe concluir en El Rastro la inversión iniciada el pasado año para ofrecer cientos de nuevas líneas.

Ciertamente, gracias a los gabinetes telefónicos también salen airosos quienes esperaban por un traslado en esas mismas áreas, donde además se reordenan las redes y liberan otras capacidades.

Precisamente, en este proceso de otorgar los pares disponibles median varias condiciones técnicas que obligan a realizar un análisis minucioso por parte de la empresa para respetar la antigüedad del cliente, un reajuste que, por más que se controle periódicamente, transita también por la subjetividad humana.

En esta especie de lista de espera, aparece otro elemento que también trajo turbulencia. El

Ministerio de Comunicaciones estableció la Resolución 82 del año 2012 para la flexibilización del contrato telefónico básico residencial, que aprobó ceder esta propiedad libremente, algo que devino papa caliente para Etecsa si, por ejemplo, un 30 por ciento de alrededor de 900 personas que se favorecieron con este equipo en los repartos Toyos y Escribano hicieron uso de ese derecho y la empresa tampoco puede dar respuesta instantánea a estas peticiones.

Por un lado, las personas ceden sus contratos hacia quienes viven en lugares desprovistos de infraestructura; por otro, los teléfonos alternativos no pueden ser la solución mayoritaria para los casos sin viabilidad a corto plazo porque las radiobases para el tráfico celular se congestionarían y, en definitiva, la empresa no dispone de un presupuesto que permita solucionarlo todo de una vez, porque los traslados están muy dispersos por toda la ciudad. Entonces supongo que, ante la carencia de una línea telefónica, no queda otra opción que pensar no



Yanela Pérez Rodríguez

tanto en el cuándo nos toca, sino en el cómo esperamos.

Si la telefonía celular entró al país para cubrir las áreas más difíciles, ¿había que esperar tanto tiempo para que Etecsa se organizara internamente y —con aquello que del lobo un pelo— tuviera la gentileza de conectar un teléfono de minutos para los casos que no podrán aspirar a corto plazo a la telefonía básica, si es que después de cinco años esperando se puede usar la frase temporal?

Unas veces más, otras un poco menos, Etecsa parece quedarse dormida ante el tsunami de necesidad que provoca no ser tocados por su vara tecnológica de comunicación, única, exclusiva, que no será la peor, pero puede ser mucho mejor.