



En la zona conocida como El Túnel el 2 de abril del 2016 un contenedor impactó un ómnibus repleto de turistas. /Foto: Vicente Brito

Delia Proenza Barzaga

CUENTAN que en Jatibonico, en un tramo peligroso de 2 kilómetros y medio entre El Perico y Barquero, los carros literalmente vuelan, “entusiasmados” por la excelente visibilidad y el buen estado de la vía; que quienes reparan la carretera deben tener un ojo en su trabajo y el otro en los vehículos que se divisan a lo lejos, y que aun así algunos accidentes no ocurrieron por milésimas de segundo.

“Visten chalecos con pintura fosforescente; se colocan señales en la vía; se ubica un camión a modo de escudo, pero cuando vienen a ver tienen los carros encima”, ilustra Arlet Omar Castro Ramírez, director del Centro Provincial de Vialidad desde el pasado enero, quien fungiera como intendente de esa entidad en el municipio durante una década.

Que sí, que en cada tramo está señalizada la velocidad con 70 u 80 kilómetros por hora, dice; que en los lugares donde ha habido accidentes la máxima permitida es de 50 y hasta de 40 kilómetros por hora, pero que los conductores no respetan eso. “Mire el accidente del pasado 9 de abril, se debió a una violación del derecho de vía por el chofer del ómnibus que venía de Santiago”, señala.

Un fallecido y 12 lesionados fue el saldo del hecho que menciona, el más reciente en las negras estadísticas de Sancti Spiritus, segunda provincia de Cuba con más accidentes masivos de tránsito en el 2018, al cuantificar siete.

A Castro Ramírez le consta, como a no muchas personas, lo que sucede en carreteras y caminos del más oriental de los territorios espirituanos. Allí se conforma un área siniestra comparable con el Triángulo de las Bermudas que sería, en todo caso, la Carretera de la muerte.

Cierto que el segmento de vía más problemático es el comprendido entre El Perico y el kilómetro 419, donde se ubica el paso superior de ferrocarril contra el que a cada rato impactan cargas que viajan sobre rastras, cuya altura excede la cota máxima establecida.

En ese sitio, popularmente conocido como El Túnel, acaeció el 2 de abril del 2016 el más escandaloso de los hechos de esta índole que se recuerden por esos contornos. Aquella tarde, al chocar contra el puente un contenedor, este se desprendió de la rastra sobre la que viajaba desde Occidente hacia Oriente y cayó, parcialmente, sobre un ómnibus cargado de turistas proveniente de Santiago de Cuba y con destino a Trinidad. En el acto perdieron la vida el chofer de ese vehículo y uno de los extranjeros; después se produjo la muerte de un segundo turista y, ya fuera de Cuba, la de un tercero.

¿QUÉ HA SUCEDIDO TRÁS AQUELLOS HECHOS?

Félix Valdés Díaz, entonces especialista del

Centro Provincial de Vialidad y en la actualidad intendente provincial del mismo, detalla: “Después de aquello se valoró bajar la rasante de la calzada, pero esa alternativa fue desestimada. Se hizo un proyecto para agrandar el desvío y no se ha acometido porque los compañeros de la División Centro del Ferrocarril hicieron un estudio para levantar la línea férrea 40 o 50 centímetros, tras concluir que resultaba factible. Luego eso se ha enfriado”.

No se dejaron de tomar medidas. Al desvío se le hicieron trabajos de mejoramiento y en un tramo de un kilómetro, en la Carretera Central, fueron reforzadas las señales de tránsito, que hoy suman 32. Se colocaron dos semáforos intermitentes a ambos lados del obstáculo fijo. Al decir de quienes transitan la vía las colisiones sucedían (a lo largo de los años varias personas perdieron la vida allí) y continúan sucediendo, solo que no ha vuelto a producirse otra casualidad fatal.

“He estado ahí muchas veces y veo cómo los rastroeros más cuidadosos pasan despacio, mirando a ver si caben. Otros ni miran y viajan a 70 kilómetros”, cuenta Castro Ramírez, quien no deja de aludir a los vehículos largos repletos de caña que a cualquier hora recorren la Carretera Central.

COMPLEJOS DE VEHÍCULOS SUPERLARGOS EN LA VÍA

“El accidente del camión con dos ‘vingingos’ el 28 de diciembre del año pasado fue por eso”, señala el interlocutor. Dicho suceso, que costó la vida a un ciudadano y lesiones a otros 25, acaeció en el kilómetro No. 421 conocido como El Chorrizo, cerca del sitio donde tuvo lugar, el 4 de octubre del propio 2018, otro accidente del que resultaron muertas cuatro personas y lesionada la niña Keila Mía Rivero Hernández, de tan solo dos años, quien requirió más de una intervención quirúrgica.

Escambray indaga porque, aunque caña por esa arteria principal de Cuba se ha transportado

¿La carretera de la muerte?

Una espiral de accidentes de vehículos al paso por Jatibonico amenaza con seguir creciendo. A lo que algunos llaman fatalismo geográfico se une, de forma irrefutable, la irresponsabilidad de los choferes

“toda la vida”, aseguran, en el Centro Provincial de Vialidad no cesan de recalcar: “Aquí vinieron por ese permiso para carros con doble remolque, pero nosotros no autorizamos”.

En efecto, no resultó fácil conseguir el dictamen de la Comisión Nacional de Seguridad Vial sobre la circulación de los complejos de vehículos superlargos del Grupo Empresarial Azcuba. Los documentos en poder de Osvaldo Brito Carrazana, director de la Unidad Empresarial de Base Sancti Spiritus de la Empresa de Transporte y Mecanización del mencionado grupo, dan fe de ello.

Cuando el 13 de diciembre del 2012 tuvo lugar la reunión en el Ministerio de Transporte, la propuesta de la citada empresa encontró oposición mayoritaria en los organismos allí representados, atendiendo a que las dimensiones del conjunto con doble remolque exceden los 18 metros establecidos en la Ley No. 109 o Código de Seguridad Vial.

Tras un largo debate y abundante argumento sobre las inversiones para ahorrar combustible y ponerle caña fresca al central, el acuerdo bajó a los territorios, pero con una docena de regulaciones, desde el letrero en la parte trasera con la inscripción de la longitud del carro, de casi 28 metros, pasando por el estado técnico de los medios y hasta lo concerniente a la recalificación y la salud del chofer que lo conduciría. Ninguna advertencia hacía ni hace alusión al horario del tránsito.

“Es una excepcionalidad y solo en algunos tramos de la Carretera Central, atendiendo a lo que significa la zafra para la economía del país, cuando no existe otra alternativa y con todos los requisitos establecidos”, refiere Camilo Pérez Pérez, vicepresidente del Consejo de la Administración Provincial y presidente de la Comisión Provincial de Seguridad Vial.

LO QUE FALTA POR HACER

Según expone Pérez Pérez, se han tomado decisiones a nivel de país, sobre todo en lo relativo al bacheo del tramo espirituanos de la Autopista Nacional, y está controlada la señalización vertical, al igual que se han reducido los límites de velocidad.

Como deuda importante, sostiene, persisten carencias en la señalización horizontal, atendiendo a lo costoso de los recursos que demanda. “Hablamos, aunque también de

otras, de las rayas que limitan los bordes de la carretera para impedir que el medio se vaya de la vía y provoque un accidente al incorporarse; lo hemos planteado en la Comisión Nacional de Seguridad Vial, pues por ahí pasan todos los carros del país que van de Oriente a Occidente y viceversa, al terminarse la Autopista en Taguasco”.

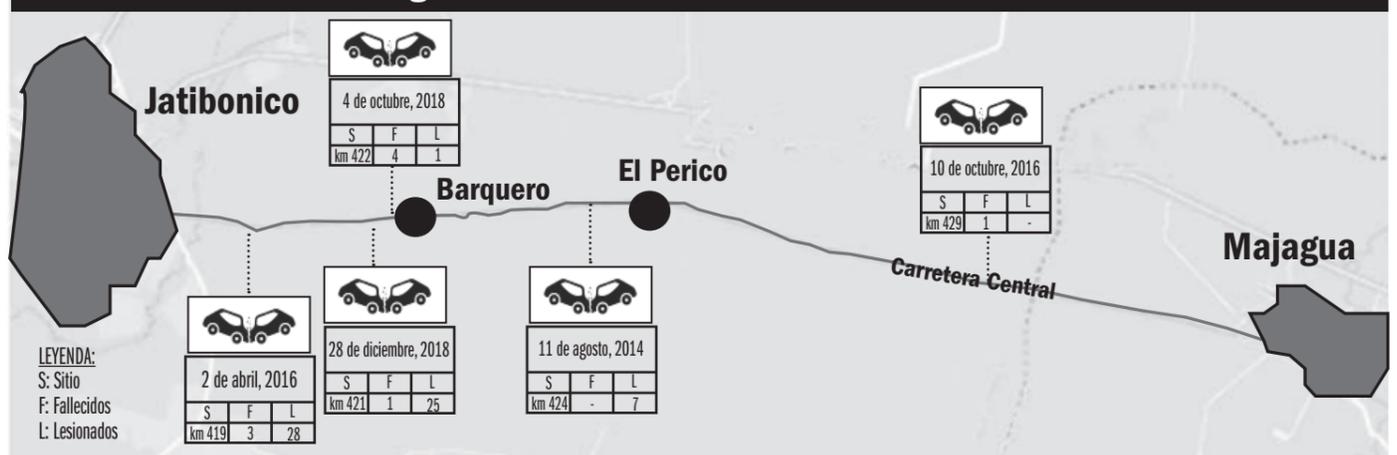
Un factor de suerte o fatalismo geográfico está presente en este asunto: contrario a lo que sucede con las regiones oriental y occidental de Cuba, en Sancti Spiritus la mayor circulación de vehículos tiene lugar en los horarios nocturnos. Son los horarios del cansancio y el sueño, justo esos en los que se enmarca la mayoría de los siniestros reseñados en estas mismas páginas.

“La mayor parte de los accidentes masivos han estado relacionados con la conducta del chofer. Casi siempre son de madrugada. Todos han sido con carros provenientes de otras provincias”, advierte Camilo, y agrega que se ha incrementado la presencia de la policía motorizada en esa vía, pero “al suceder sobre todo en horario nocturno, cuando esta no se encuentra, queda solo la guardia operativa de carretera, que no permanece en un mismo lugar”. Un tema para reanalizar, estima esta publicación.

Respecto al paso superior de vía férrea en el kilómetro No. 419, concuerda en que se ha resuelto poco con todas las medidas adoptadas. “Lo único que falta ahí es poner a un policía arriba del puente”, asevera. Sobre el proyecto para levantar la línea significa que es bien costoso y está en espera de que se decida financiarlo, pues el país tiene prioridades urgentes en lo tocante al transporte ferroviario. “Por ese punto puede pasar sin ninguna dificultad el 98 por ciento de los vehículos que circulan hacia el oriente o el occidente; del 2 por ciento que debe desviarse un 0.1 por ciento no lo hace”, concluye Camilo Pérez.

Pero la vida tiene coincidencias. Todo está en que los sucesos no se alineen del modo en que lo han hecho ya varias veces, para mal de no pocas familias cubanas y de la economía del país. En eso, en la responsabilidad de quienes deben velar por la transportación automotriz y, sobre todo, en la conciencia de quienes van detrás de un timón.

Accidentes significativos en ese tramo de vía en los últimos años



Fuente: Centro Provincial de Vigilancia y Patrullaje / Infografía: Yanina Wong