



El exceso de velocidad y de pasajeros, los desperfectos técnicos, el incumplimiento de las normas de seguridad y la fatiga de los conductores son causas frecuentes de este tipo de siniestros. **Autor:** Cortesía de la Dirección Nacional de Tránsito **Publicado:** 21/09/2017 | 05:53 pm

Transporte masivo ¿de pasajeros o de inconciencia?

Los conductores de transportación colectiva burlan en no pocas ocasiones las regulaciones establecidas para este tipo de actividad y aquellas relacionadas con el estado técnico del vehículo. Las consecuencias son nefastas...

Publicado: Lunes 11 agosto 2014 | 09:10:49 PM

Publicado por: Ana María Domínguez Cruz

«Mira, es fácil. Llegas al cine Lido y preguntas; allí no hay pérdida. Hay carros que te cobran un poco más, pero también hay camiones y sin problemas puedes llegar a Guanajay, a San Antonio de los Baños, a Güira de Melena, Artemisa... Tienen asientos y todo, no tan cómodos como una guagua, pero están ahí, a cualquier hora. Son parecidos a los que te cobran cinco pesos y te hacen la ruta del P2, el P15 o cualquier otra».

Anoté bien las indicaciones, y saqué mi cuenta, pues en efecto, el viaje a San Antonio de los Baños me salía más barato en camión que en carro. Y es esa la alternativa de transportación más socorrida, como lo es el camión que «tira pasaje» desde Jaruco hasta La Habana, o como otros que en cualquier provincia o municipio del país, «desahogan» el transporte público o se convierten en las únicas opciones para garantizar el desplazamiento de las personas.

Hay que ver lo contento que se pone uno cuando un camión de esos anuncia su salida, sobre todo cuando se está en un punto intrincado del oriente, o cuando la guagua que esperamos se ha demorado más de lo habitual. Subimos la escalerita, tratamos de acomodarnos entre los demás pasajeros y esperamos, ansiosos, que alguien se levante de su sitio para compensar el calor que se padece, en ocasiones, por las lonas que sirven de techo.

La lenta cadencia del viaje llega a ser soportable, aunque a veces uno va con el corazón en la boca, como me sucedió hace unos años en el traslado desde el poblado santiaguero de Chivirico hasta el campismo Río La Mula, o cuando fui de pie en uno de esos camiones por el viaducto de La Farola, rumbo a la ciudad guantanamera de Baracoa.

Es que cualquier giro repentino del chofer o la más mínima pifia en la conducción pueden propiciar un saldo negativo de grandes proporciones, pues en las manos de quienes conducen estos vehículos de transportación masiva está la vida de niños, mujeres, ancianos... El número de muertes y de lesionados puede ser fatalmente superior a lo imaginado. ¿Acaso siempre se está consciente de ello?

En Cuba, donde no existen posibilidades de construcción de un metro y donde el transporte público padece ausencias y no pocas carencias, se ha recurrido frecuentemente al empleo de vehículos dedicados al transporte de carga para el traslado de personas, tanto en zonas rurales como en ciudades.

Sin embargo, no existe adecuada conciencia de los riesgos ni siempre hay suficiente cultura al respecto, y sí —lamentablemente— una marcada incidencia en el incumplimiento de las normas de transportación de pasajeros y de los requisitos técnicos imprescindibles. Por ese motivo, fuerzas de la Dirección Nacional de Tránsito, el Ministerio de Transporte y la Policía Nacional Revolucionaria, entre otras entidades, desarrollan una campaña de información y vigilancia bajo el lema Sus vidas dependen de ti.

Las cifras alarman, los comportamientos asustan

Manejar vehículos de transportación colectiva exige un gran compromiso, por lo que no se deben burlar las regulaciones establecidas para esta actividad ni aquellas

relacionadas con el estado técnico del vehículo, porque se convierten en las principales causas de accidentalidad.

La teniente coronel Teresa Albentosa Rodríguez, jefa del Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito, explicó a **JR** que se realizó un análisis estadístico de accidentes relacionados con la transportación masiva de personas. Para ello se estudió una muestra de 15 vehículos que intervinieron en accidentes, entre los que se incluyeron dos tractores con sus respectivos remolques. «En solo 15 sucesos se reportaron 26 muertes y 263 lesionados, lo que arroja que como promedio, por cada accidente con estas características, aproximadamente resultan dos personas fallecidas y 18 lesionadas».

Las causales —refiere Albentosa Rodríguez— son el exceso de velocidad, el irrespeto al derecho de vía, el exceso de pasajeros, el incumplimiento de las normas de seguridad, así como maniobras indebidas, no prestar la debida atención al control del vehículo, el sueño y la fatiga de sus conductores y, por supuesto, los desperfectos técnicos de los vehículos, fundamentalmente en los sistemas de freno y dirección.

«El incremento del volumen vehicular, con la convivencia de cuatro generaciones de vehículos por nuestras vías; la desobediencia a las disposiciones del Código de Seguridad Vial, específicamente las relativas al estado técnico de los vehículos, y a las regulaciones para la transportación masiva, justifican la necesidad de un cambio en la conducta en las personas naturales y jurídicas relacionadas con estas problemáticas.

«Urge entonces el despliegue de una campaña de información y vigilancia encaminada a incentivar la responsabilidad de los directivos, administradores y otros encargados y de los conductores de este tipo de vehículos para lograr en ellos la toma de conciencia que amerita un asunto de vital importancia como este», añade la especialista.

Si de números se trata, las cifras registradas muestran que entre 2011 y el primer semestre de 2014 hubo 183 accidentes masivos, que ocasionaron la muerte de 281 personas y lesiones a 2 795.

Señala Albentosa Rodríguez que a partir del 2011 y hasta el período comprendido entre los meses de enero y mayo de 2014, la circulación de vehículos de este tipo con desperfectos técnicos ocasionó 2 322 accidentes en la vía, la pérdida de 133 vidas y lesiones a 2 454 personas. «Son cifras que representan el 5,9 por ciento del total de accidentes registrados, el 5,6 por ciento de los muertos y el 8,5 por ciento de los lesionados».

Quienes portan la licencia operativa —agrega— son considerados conductores profesionales que manejan autos, camiones y otros medios alternativos como motos, bicitaxis y vehículos de tracción animal. «Ellos, quienes deben ser los más hábiles y experimentados, reciben una remuneración y todos, sin excepción, están obligados a cumplir las regulaciones generales y específicas establecidas en la legislación vial, pues de lo contrario se incrementan los riesgos y la posibilidad de accidentes.

«En el caso de los camiones, el no acondicionamiento de barandas posteriores y laterales resistentes a frenazos o balanceos repentinos; permitir que las personas viajen de pie cuando las barandas no alcanzan la altura establecida; exceder la capacidad de pasajeros permitidos; “detenerse” a esperar pasajeros próximos a paradas de ómnibus y semáforos, violando lo establecido en el Código de Seguridad Vial, así como la falta de control y la no exigencia de la recalificación, capacitación y chequeos médicos establecidos para los choferes profesionales por parte de algunas administraciones, son algunas de las infracciones más comunes que propician la ocurrencia de trágicos accidentes».

—¿Cuál es la normativa vigente al respecto en la Ley 109, Código de Seguridad Vial, y las sanciones aplicables a los infractores?

—El artículo 135 del Capítulo III de esta legislación establece los requisitos para el autorizo del uso de vehículos de carga para el traslado de pasajeros. La velocidad máxima no puede exceder los 40 kilómetros por hora en zona urbana, ni los 60 kilómetros por hora en zona rural; el vehículo debe estar provisto de barandas posteriores y laterales, de metal o madera, capaces de resistir el impacto de los pasajeros en los casos de bandazos o frenazos rápidos, y la altura de estas barandas no debe ser inferior a los 40 centímetros.

«Se especifica además que, cuando las barandas del vehículo tengan una altura inferior a 120 centímetros y superior a 40, los pasajeros deben ir sentados en la cama o caja del vehículo. El número de personas no puede exceder de cuatro por metro cuadrado y si el viaje dura más de una hora todos deben ir sentados y se prohíbe la transportación de las personas si están sentadas en las barandas laterales o posteriores del vehículo, o si llevan parte del cuerpo en la parte exterior del borde de la cama o caja de este».

Ciertamente el conductor de este tipo de vehículo tiene sobre sus hombros la mayor responsabilidad ante la necesidad de evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito. Hacia ellos van dirigidas las acciones previstas por las fuerzas de la Policía en la presente campaña, la cual tiene lugar desde el 8 al 14 de agosto en diferentes puntos de la capital. Pero cuando usted vaya a subirse a uno de esos camiones o vehículos, asegúrese también de hacer lo que, como pasajero, le corresponde.

<http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2014-08-11/transporte-masivo-de-pasajeros-o-de-inconciencia>

