

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

OFICINA DEL GOBERNADOR  
LA FORTALEZA, SAN JUAN



MENSAJE DEL GOBERNADOR DE PUERTO RICO,  
HON. RAFAEL HERNANDEZ COLON EN OCASION  
DEL ALMUERZO DE LA CRUZADA CIVICA PRO  
SEGURIDAD DEL TRANSITO, EN EL CAPARRA  
COUNTRY CLUB - 16 DE MAYO DE 1973

---

Señores Miembros de la Directiva de la Cruzada Cívica Pro Seguridad del Tránsito; señoras, señores:

Antes que nada quiero agradecerles la oportunidad que me dan hoy de estar entre ustedes y poder intercambiar saludos e ideas con viejos y nuevos amigos que honran a nuestro país con la generosidad de la organización en la cual se afanan. Oportunidades como esta, de poder charlar ligeramente con amigos - lo que antes se decía "dar un poco de palique" - se me presentan ya muy pocas veces, y es de veras grande mi agradecimiento.

Mayor agradecimiento aún es el que siento al ver que existen y tienen vida firme organizaciones de fines verdaderamente altruistas como lo es la Cruzada Cívica Pro Seguridad del Tránsito. Digo esto porque, sin ánimo de hacer la difícil tarea del sociólogo, se me ocurre que en el cuadro general que presenta toda la serie de organizaciones, grupos, asociaciones, etc., de una sociedad, unas, las más, tienden a defender los intereses de la clase o grupo que las compone. Esto es natural, correcto y bueno. Pero hay otras, las

menos, que tienden a defender intereses que rebasan los de grupo y que son los de la vocación completa o aún los del hombre en términos universales.

Y ustedes, personas que se ocupan de la seguridad de la vida de todos los puertorriqueños y de todos los seres humanos, son uno de esos grupos generosos. De ahí mi gran agradecimiento.

Además de departir individualmente con ustedes sobre diversos temas y de disfrutar de su compañía, como de hecho tanto estoy disfrutando, mi propósito hoy al dirigirme a ustedes es doble: Primero, quiero decirles en mi calidad de Gobernador de Puerto Rico, y en nombre del gobierno y del pueblo en general, lo mismo que como ser humano individual, que les estoy muy agradecido por la labor altamente cívica y verdaderamente humana que ustedes han venido realizando. Segundo, es también mi propósito el que esta alocución sea tomada como un llamamiento a toda la ciudadanía, y muy especialmente a los grupos tanto de carácter cívico como de carácter profesional y religioso para que cooperen con la labor conjunta que realiza el Gobierno, a través de varias de sus dependencias, especialmente la Policía y el Departamento de Transportación y Obras Públicas, y esta entidad a la que con tanto gusto me dirijo ahora.

Ustedes, que son ciudadanos conscientes, están al tanto del horrible cuadro que constituye el panorama de los accidentes automovilísticos en Puerto Rico. Al año 1972 en Puerto Rico había unos 674 mil (674,051, cifra

exacta) vehículos registrados, con un total de 650 (650,187 cifra exacta) conductores activos. Estos recorrieron ese año 6,594.3 millones de millas donde ocurrieron 80,000 accidentes. El saldo de heridos fue de unos 34,000 y el de vidas perdidas fue de 562, sin entrar en detalle sobre el costo económico de esos accidentes que, en términos generales, sobrepasó los 160 millones de dólares (166, cifra exacta). Este cuadro es equivalente prácticamente al de una guerra, una masacre o, también, como ha sido señalado, igual o peor que el que dejaban en la Edad Media las plagas y epidemias que han pasado a la historia por la crueldad con que asolaron a Europa. Es decir, nosotros, año tras año, estamos siendo asolados por la plaga de los accidentes automovilísticos.

Sin embargo, por algún lugar y quizás todavía muy lejos, se ve la luz de una esperanza, si no de acabar con este mal, al menos de hacerlo menos dañino para nuestra sociedad. Esto se debe a la colaboración de ustedes y de grandes sectores de individuos cada vez más conscientes del problema. Por el lado gubernamental, puedo decirles que dependencias como la Policía están tratando de llenar sus plazas vacantes para hacer frente, entre otras cosas, a esta situación. También tiene la Policía equipo nuevo para poder detener tanto al conductor como al peatón que prácticamente en actitud suicida deambulan por nuestras calles y carreteras. Sin tratar de agotar todos los medios que la Policía está poniendo o estudia poner en práctica para aliviar este mal, les puedo adelantar que dicho cuerpo estudia la posibilidad de destacar grandes sectores de su membresía que corrientemente se dedican a

otras labores, a realizar vigilancia de tránsito al menos los fines de semana.

La Legislatura, por otro lado, ha intensificado su trabajo en este renglón y encontramos hoy una serie de proyectos de gran alcance social orientados a salvar vidas en las carreteras.

Por ejemplo, el P. de la C. 538, constituye una enmienda a fondo de la Ley de Vehículos y Tránsito, que constituye una puesta al día de dicha ley; una adecuación de dicha ley al momento que vivimos. Con esta enmienda la Ley de Vehículos y Tránsito cuida más del peatón, de la transportación de niños escolares, de las bicicletas, y de muchos otros detalles que no se tomaron en cuenta antes.

Otro proyecto de ley relativo a nuestro tema y de un incalculable alcance social es el P. de la C. 611. Este proyecto considera la necesidad de establecer una tipología mínima del conductor ebrio y de realizar una labor de rehabilitación del conductor ebrio habitual.

Ahora bien, en términos prácticos, quizás la propuesta legislativa más efectiva lo sea lo de los P. del S. 522 y 524. El P. del S. 524 obliga, a partir del 1974, a instalar cinturones de seguridad en todos los vehículos cuyo modelo sea de 1965 y posteriores. Y, muy ligado a este, el P. del S. 522 hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad en los vehículos.

A pesar de que en los Estados Unidos hay unos 22 estados de la unión considerando leyes del tipo de la que establecería el P. del S. 522, Puerto Rico es el primer sector en toda América en tratar de ponerlo en práctica. En este sentido todo el continente nos observa. Pero nosotros también hemos observado

a otros. España instituyó la práctica en enero de este año y Nueva Zelandia a mediados de 1972, con buenos resultados ambos. Sin embargo, nuestra esperanza se basa en los resultados de un país que ya tiene esta ley desde hace más de dos años; Australia. En Australia, el primer año que rigió esa ley, las muertes de tránsito se redujeron en un 23%. Esto es un verdadero éxito. Si ese mismo año aquí hubiese regido esa ley con ese resultado, 130 personas hoy estarían vivas...

Otro modo de atacar el problema es haciendo más seguros los sectores de mayor incidencia. Por ejemplo, la gente conoce ya como el Túnel de la Muerte el tramo que va de Bayamón a Dorado en la Carretera Número 2. Y sabemos que la mayor cantidad de muertes es la de peatones en ese sector. ¿Qué hacer? Pues entre otras cosas, mejorar el alumbrado de ese sector. Esto parece poco importante y, sin embargo, cuando se hizo en la Carretera Número 1, redujo significativamente la muerte de peatones en accidentes del tránsito.

En términos generales, puedo decirles que todas las ramas del gobierno están trabajando coordinadamente y efectivamente para tratar de conjurar este mal. Con la ayuda de ustedes y de toda la ciudadanía, no podemos fallar. Pero eso sí, nuestro trabajo tiene que ser vigoroso y constante. No podemos dejar un solo flanco sin cubrir. Por eso quiero decir unas palabras sobre un flanco que casi nunca se toma en cuenta.

Quizás una de las formas más efectivas y que muy bien podría conseguir una significativa disminución en el número de accidentes, sería el desarrollo de una campaña que educara tanto al conductor como al peatón, de tal manera que estos sean inducidos a meditar sobre su actuación en relación a los demás. Porque sospecho que muchas de las situaciones de las cuales surgen los accidentes, son imposibles de controlar desde lo legal y lo policíaco. Me explico.

Por ejemplo, la cortesía del automovilismo no es ni puede ser lo mismo que la que usamos caminando en un salón lleno de gente. Ahí, detenerse y ceder el paso a otros es una medida de cortesía que no conlleva riesgo serio alguno, por lo general. Sin embargo, detenerse abruptamente en una carretera, y en zona de alta velocidad, para dejar pasar a unos peatones sin tomar en cuenta la situación de los vehículos que vienen detrás, conlleva un riesgo que va desde la colisión de los vehículos, hasta la alteración de la serenidad necesaria para guiar del otro conductor.

No se trata de que abandonemos la bonita costumbre de ceder el paso a los peatones. De hecho, creo que Puerto Rico es el único país en el mundo donde se practica esa medida de cortesía y yo estoy orgulloso de que así sea. De lo que se trata es de que un conductor examine la situación antes de actuar y sepa discernir cuándo ese acto es verdaderamente cortesía y cuándo es imprudencia.

Para completar este cuadro que acabamos de describir, pasemos a la contraparte: el rol del peatón. Este no debe forzar al conductor a detenerse pues si éste no se percata de la audacia de aquél, ya sabemos quién de los dos

llevará la peor parte. Y aún cuando el peatón no sea golpeado puede causar choques entre otros automóviles, descarrilamiento o, en el mejor de los casos, la alteración de la serenidad que el conductor necesita para guiar su vehículo.

En el mundo moderno el tiempo ha hecho crisis y con él nosotros también. Vivimos de prisa, a la carrera, somos muchos, hay que competir, el que no llega a tiempo pierde el empleo, o no puede hacer más que esa diligencia ese día. De ahí las úlceras, las trombosis, el mucho fumar y sus consecuencias, los nervios, la ansiedad irreprimible... la angustia. Si un conductor en ese estado encuentra que por una carretera que es prácticamente un expreso, una vía para rapidez y descongestionamiento de tránsito, como por ejemplo la Avenida de las Américas, si por cada uno de los carriles de ir en una dirección va un automóvil a 15 millas en zona de 60 millas, lo más probable es que se desespere y haga algo indebido (vaquerada se suele decir en el rico lenguaje corriente), como adelantársele por el carril de sentido contrario casi sin tiempo para no chocar con el que viene.

Ese conductor está haciendo algo malo y es digno de ser censurado. Pero los inconscientes y desconsiderados conductores que en días de trabajo y a horas claves utilizan todos los carriles para pasear son tan dignos de censura o más que el conductor impaciente. A este lo entendemos - no lo justificamos -, lo entendemos en términos de la presión de la vida que vivimos

pero aquéllos que no toman en cuenta la situación humana y real de los demás, no son menos culpables. Estos tal vez no matan con el automóvil, pero...  
¡Quién sabe de cuántos choques son responsables!

Creo que podemos pasarlo mejor sin vaqueros ni tortugas. Guiar bien no es guiar ligero; guiar bien no es guiar despacio; guiar bien es cumplir con la ley y tomar en cuenta la realidad física circundante y la situación humana del otro, sea éste peatón o conductor.

Muchas gracias.

