

# Los accidentes siguen golpeando al ferrocarril



En los pasos a nivel no deben cometerse imprudencias. Fotos: Otmáro Rodríguez

LOURDES PÉREZ NAVARRO

EN LOS ÚLTIMOS años las afectaciones a la seguridad del movimiento de los trenes en las líneas pertenecientes a la Unión de Ferrocarriles de Cuba han ido en ascenso, y el 2010 no fue la excepción. Al cierre de diciembre se cuantificaron 616; de ellas, 106 fueron calificadas como accidentes; el resto, de incidentes.

Datos aportados por José Rafael Araújo Hernández, director de Inspección y Auditoría de la Unión de Ferrocarriles, muestran que estos sucesos dejaron un saldo de 19 personas fallecidas y 149 lesionadas. A la par, ocasionaron daños materiales por un monto total de 2 451 329 pesos.

Las provincias que reportaron mayor número de hechos fueron La Habana, Cienfuegos, Camagüey y Villa Clara.

Si bien las deficiencias en las vías (motivadas por el deterioro de sus componentes) y la negligencia de los titulares de licencia de movimiento de trenes —maquinistas, conductores, auxiliares de máquinas, operadores de movimiento y choferes de motores de vía— se mantienen como causas principales (398 hechos), las afectaciones por ese motivo fueron disminuyendo durante el 2010, según avanzaba el proceso de reparación y rehabilitación de las líneas férreas principales, secundarias y ramales, el cual se extenderá hasta el 2013.

Paralelamente, se implementaron medidas encaminadas a rescatar el orden y la disciplina en el sector, muy resquebrajados en las últimas décadas, en las que lamentablemente se perdió la tradición de conocer la hora (con exactitud hasta de minutos) por el paso del tren, tan puntual

como las propias manecillas del reloj.

A este propósito coadyuvó la puesta en vigor de la Resolución 25 emitida por la Fiscalía General de la República en junio del 2010, dirigida a dar una respuesta enérgica y eficaz a los hechos delictivos que afectan el tráfico ferroviario, la seguridad de las personas, la transportación de cargas y el programa nacional de recuperación de los ferrocarriles que, con gran esfuerzo y empleo de recursos, asume el país.

Según dio a conocer Araújo Hernández, “se está trabajando fuerte con el tema de las indisciplinas y los titulares de licencias relacionadas con la seguridad del movimiento de trenes”.

A los infractores, apuntó, les imponen notificaciones, actas de advertencia, multas y pago de la responsabilidad material; si los daños superan los 1 500 pesos o si todo indica la ocurrencia de un hecho delictivo, se realiza la denuncia ante la Policía. Medidas que, admitió el directivo, anteriormente no se exigían —ni aplicaban— con el rigor requerido.

Entre las indisciplinas más frecuentes cometidas por las tripulaciones de trenes, el director de Inspección y Auditoría mencionó la inobservancia del cumplimiento de los reglamentos ferroviarios, fundamentalmente el de Operaciones.

Por ejemplo, el auxiliar del maquinista conduciendo la locomotora en las maniobras de patio, cuando realmente no está adiestrado ni autorizado para realizar esta función; o personal no permitido a bordo de la cabina de la locomotora,



El maquinista debe cumplir estrictamente los reglamentos, entre ellos el de Operaciones, para evitar afectaciones a la seguridad ferroviaria; es muy importante la no ingestión de bebidas alcohólicas.

cuya presencia y conversación pueden disociar al maquinista en la ejecución de sus labores.

Señaló que también se han detectado casos de tripulantes trabajando bajo los efectos de la ingestión de bebidas alcohólicas. En el 2009 un tren nacional de pasajeros se desplazó o semivolcó en los límites entre Jovellanos y Coliseo, en Matanzas, por problemas técnicos en la vía. Al realizar las investigaciones se comprobó que el maquinista había ingerido bebidas alcohólicas; no fue esta la causa del hecho, pero por constituir una indisciplina grave fue separado del sistema ferroviario, recordó.

■ ¡CUIDADO! AHÍ VIENE EL TREN

Entrevistados por **Granma**, los maquinistas del coche motor 2125, Jorge Inerarity Estrik y Joan Camayo del Pino, con 37 y 14 años de experiencia en esta profesión, respectivamente, reconocieron que, además del deterioro de la vía, muchos accidentes suceden por negligencia de las tripulaciones, fundamentalmente por ingestión de bebidas alcohólicas y otras indisciplinas, y por no cumplir lo que está reglamentado.

Entre los mayores peligros para la seguridad del movimiento del tren, mencionaron la cantidad de reses sueltas que deambulan por la vía y las indisciplinas de transeúntes y choferes, que no respetan las señales de los pasos a nivel y abordan la línea desoyendo el silbato del tren.

“El último accidente que tuvimos —rememoró Inerarity— fue con dos vacas sueltas en el kilómetro 725, entre Calabaza y Piedras, en la provincia de Sancti Spiritus. El impacto dañó el frente del coche, el motor y las tuberías; estuvo cuatro

meses fuera de servicio.

“Muchas veces los mismos ganaderos sueltan las reses intencionalmente; recuerdo que allí estaban unos ciudadanos con sacos y cuchillos esperando el arrollamiento. Dos veces nos ha pasado eso en el mismo kilómetro”.

En los pasos a nivel, subrayó, encontramos choferes que son muy negligentes. Dicen: “Viene el tren, pero me da tiempo”, y cuando atraviesan, el carro se les detiene y ahí mismo se produce el choque.

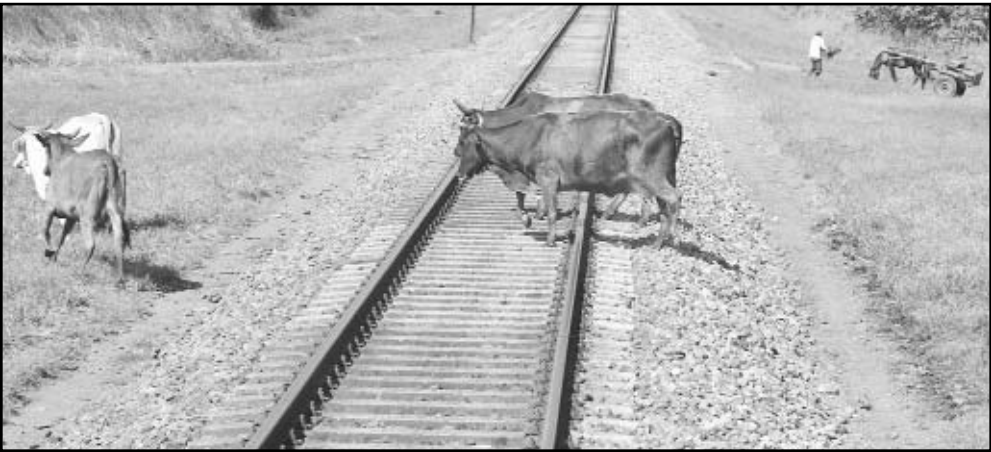
Según las estadísticas, un peso fundamental en la ocurrencia de los accidentes durante el 2010 recayó en tres factores: atropellamiento de ganado y de personas (esencialmente en estado de embriaguez que se quedan dormidas en la vía, u otras que se lanzan al paso del tren), y choques en pasos a nivel, en ese orden.

Araújo Hernández destacó que el ganado suelto en la vía provocó 117 hechos, cifra récord en los últimos seis años.

Las imágenes captadas por estos reporteros al transitar recientemente por varios kilómetros de la Línea Central, son elocuentes.

Ante la proximidad del tren —incluyendo las correspondientes señales y escucharse alto y claro el silbato de la locomotora—, transeúntes y choferes cruzaban los pasos a nivel o caminaban por la carrilera. Mientras, en muchos tramos de la faja de vía, transitaban a sus anchas las reses, pasando por encima de la línea.

Indisciplinas que cobran vidas y cuestan cuantiosos recursos; accidentes que podrían ser evitados con mayor exigencia, control, disciplina (social y laboral) y rigor en la aplicación de las medidas correspondientes a los infractores, ya sean trabajadores del sector ferroviario, ganaderos, choferes, transeúntes, o directivos que violen las legislaciones vigentes.



El ganado suelto en la vía férrea constituye un peligro potencial para la seguridad del movimiento de los trenes, además de una gran indisciplina de los ganaderos, a quienes, según lo legislado, puede imponérseles una multa, e incluso el decomiso del ganado.