

# Gerente general de Fepasa declaró que máquina en que fallecieron sus dos tripulantes “iba en la línea correcta”: Fiscalía apunta a error en las comunicaciones en fatal colisión de trenes en San Bernardo

Seis pasajeros anoche se mantenían hospitalizados en la Mutual de Seguridad, mientras que tres fueron dados de alta.

MARIANNE MATHIEU  
 y MAXIMILIANO VEGA

## DATOS CLAVE

### Otras colisiones de la década

Distintas autoridades tildaron de “inédito” el accidente de ayer, explicando que desde 1986 —con el caso de Queronque, en que fallecieron decenas de personas y cientos resultaron heridas— en Chile no se registraba una colisión frontal de trenes. Eso sí, los últimos diez años han ocurrido otros accidentes que involucraron ferrocarriles.

#### 1 DE SEPTIEMBRE DE 2023

El Biotren que cubría el tramo Concepción-Coronel colisionó con un microbús de pasajeros. Fallecieron siete personas que iban en el micro y hubo una decena de heridos.

#### 8 DE AGOSTO DE 2019

También en Coronel, el Biotren chocó contra un camión de carga que había traspasado la barrera puesta para evitar el tránsito de vehículos. El accidente dejó dos víctimas fatales y nueve heridos.

#### 3 DE MARZO DE 2017

Dos personas fallecieron producto de un accidente en Requínoa, donde un ferrocarril impactó a un camión.

#### 7 DE FEBRERO DE 2016

En San Javier, un tren de pasajeros colisionó con un automóvil, dejando siete fallecidos y un herido grave.

las diligencias investigativas que hay hasta ahora, se logra determinar preliminarmente que existe un descuido o error en las comunicaciones tanto del controlador como del maquinista, circunstancia que habría ocasionado la colisión de los dos trenes”, y que les cabría la imputación de “cuasidelito de accidente de tránsito con resultado de muerte”.

Una hipótesis que planteó a TVN la defensa del controlador, Ximena Silva, fue que dado que no estaban funcionando los radiotransmisores con los que se comunicaban la central y los conductores, debían hablar por celular, “y entiendo que no habría funcionado de la mejor forma, pero esto no acarrea respon-



### Dónde fue el siniestro



LABORES.— Ayer EFE estuvo toda la jornada realizando trabajos con grúas e intentando retirar los trenes de la vía.

rapidez lo ocurrido, pero que de todas formas el titular de Transportes, Juan Carlos Muñoz, está “totalmente encima de esta situación, consciente de que, por una parte, hay que establecer lo sucedido y cursar las responsabilidades del caso; pero también a partir del diagnóstico que nos dé esa investigación, tomar medidas para dar más seguridad al funcionamiento de este tipo de cosas”.

El gerente general de EFE, Justín Siegel, por su parte, calificó el accidente como “inédito en la operación ferroviaria de Chile. Hace más de 20 años o más que no sucedía una colisión de esta magnitud. Y sin duda nos desafía para poder ambicionar este proyecto de crecimiento de una manera responsable y seria”.

En tanto, Paula Bunster Raby, presidenta de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros, sostuvo que “mantenemos nuestra convicción de que los trenes son un medio de transporte con importantes beneficios para nuestra sociedad, contribuyendo a la descontaminación y descongestión. Como Comisión de Transportes estamos dispuestos para cooperar en el desarrollo sostenible de este importante medio para el país”.

### Trabajos con grúa

Hasta las 22:00 horas, EFE había logrado retirar el tren de pasajeros, pero seguía trabajando en la locomotora de carga. Si bien se encontraban laborando con grúas desde temprano para aquello, sufrieron algunos retrasos, como la irrupción de un dron de origen desconocido grabando lo que ocurría.

Durante la jornada, llegaron al lugar familiares y compañeros de trabajo de las víctimas. Ariel González, cuñado del maquinista fallecido, dijo, conmovido, que “hoy día deja una esposa, una hija, un nieto, una madre, hermanos y están destrozados”.

### Relato de testigo

En el control de detención se leyó el único testimonio disponible, de uno de los tripulantes del tren de pasajeros.

El testigo apuntó que la actividad de prueba se encontraba controlada por el Puesto de Comando Centralizado (PCC), que es donde está el control de todas las vías de EFE, y que cuando comenzaron las pruebas lo hicieron en la vía número 1, pero que después se cambiaron.

“Llegamos a la altura de la

comuna de Buin, cuando a eso de las 23:30 horas aproximadamente, vía radial, PCC dispuso al maquinista que debíamos hacer un cambio de vía a la número 2, pista en la cual hicimos una prueba completa. Cuando pasamos a hacer la segunda prueba en la vía 2 íbamos a una velocidad aproximada de 120 kilómetros por hora, y a eso de las 00:00 o pasada la medianoche, observamos que aparecen las luces del tren e indico ‘este tren viene por nuestra vía’”, dijo el testigo.

Y agregó: “Seguíamos en la cabina, el maquinista mantuvo la velocidad y así nos mantuvimos por unos segundos, cuando justo en ese momento el maquinista dice ‘arranquen’, así que rápidamente les dije a las personas que estaban en el salón que nos trasladáramos lo más atrás posible del vagón. No me di cuenta si el maquinista accionó el freno de emergencia, pero imagino que lo hizo, porque es el protocolo que hay que hacer antes de abandonar la cabina”.

Ese actuar, detalló más temprano el fiscal de Flagrancia Occidente, Pedro Aravena, es la causa por la que las nueve personas del tren de pasajeros pudieron salvar su vida.