

Problemas ferroviarios

El accidente ferroviario que la semana pasada dejó, en San Bernardo, un saldo de dos personas muertas y varios heridos ha causado justificado impacto público. En parte, esto se debe a que uno de los trenes —perteneciente a la estatal EFE— que participó en el accidente correspondía a un modelo que había sido destacado por ponernos a la cabeza de América del Sur en este ámbito. Esto, en un contexto en que los ferrocarriles han pasado a ser un componente vital del programa de gobierno, el cual aspira a promover no solo los trenes de acercamiento —un área que se ha desarrollado con éxito desde hace ya varios años y bajo distintas administraciones—, sino también los destinados al transporte interurbano de pasajeros. Otro factor que probablemente contribuye al impacto en la opinión pública es que este tren, que se encontraba en pruebas, se estrelló contra uno de la empresa privada Fepasa que transportaba cobre de Codelco, otro símbolo nacional. La fiscalía, en su investigación, ha imputado al maquinista y al controlador de EFE como presuntos responsables de las maniobras que provocaron la tragedia. Con todo, el caso también ha sacado a la luz preocupantes deficiencias de la empresa ferroviaria estatal en materia de seguridad. De hecho, la situación llevó a que los trabajadores de esta iniciaran un paro con el objeto de llamar la atención sobre la necesidad imperiosa de mejores medidas para garantizar su protección y la de los pasajeros, el cual se prolongó por tres días.

En un país con pocos trenes interurbanos de pasajeros y bajos porcentajes de carga transportada por ferrocarril, un accidente como este debería ser muy poco común. En efecto, hay naciones con centenas o más de trenes diarios que por años no registran accidentes mortales. En el caso de Chile, sin embargo —y según han denunciado los dirigentes de los trabajadores—, la ruta ferroviaria al sur sería intrínsecamente insegura, ya que todo dependería de que los controladores y conductores no cometan errores. Citan, como contraste, el ejemplo del Merval, en la V Región, el que sería mucho más seguro, pues las comunicaciones entre controladores y conductores no son

punto a punto, sino que todos los involucrados reciben información que les permite estar al corriente del estado de las vías, y comunicarse entre sí. En la ruta sur, por el contrario, las comunicaciones se realizan usando teléfonos móviles en forma bidireccional, sin que terceros tengan acceso en tiempo presente a la información; además habría zonas sin señal. Esta modalidad reemplazó a un sistema de comunicaciones anterior, más seguro, pero que sufrió robos de equipos y no opera. Según los dirigentes, de haberse contado con este o con algún otro sistema que hubiera permitido a las partes involucradas tener toda la información respecto de lo que ocurriría en la ruta, la tragedia podría haberse evitado.

La inquietud parece razonable. Dados los montos de recursos que se han destinado a Ferrocarriles en los últimos años, las dificultades, tanto en términos de seguridad como en la calidad de servicio son poco aceptables. Sin embargo, el servicio ferroviario sufre frecuentes interrupciones, lo que reduce la confianza en este medio, a lo que se agrega ahora el riesgo de colisión. Evidentemente, la promesa presidencial de triplicar de aquí al 2030 la cantidad de pasajeros transportados en tren no es compatible con estas falencias.

Pero también el propio paro de esta semana, que afectó a cientos de miles de personas, contribuye a esa percepción negativa respecto de la continuidad del servicio. Siendo comprensible la preocupación de los trabajadores, no era necesario realizar un paro para visibilizar un problema que, dado el impacto del accidente, ha quedado en evidencia para todo Chile. Desde esa perspectiva, el paro mostró una cierta miopía de los sindicatos, que deberían considerar que, si desean un mejor futuro para los ferrocarriles, no pueden ofrecer un servicio de calidad incierta, porque las personas seguirán utilizando otros medios. Si bien la paralización ha terminado, han sido tres días costosos para los usuarios y traen el recuerdo de un pasado en que las presiones sindicales fueron una de las causas de la ruina para la empresa.

La promesa presidencial de triplicar los pasajeros transportados no es compatible con las falencias que han salido a la luz.