

Ferromineros denuncian descarrilamiento de locomotora ante falta de mantenimiento por parte de la estatal

A través de redes sociales, trabajadores de Ferrominera Orinoco agrupados en la organización Vamos Ferrominera Orinoco reportaron el descarrilamiento de una locomotora en la vía Ciudad Piar-Puerto Ordaz, específicamente bajando la pendiente de San Isidro. Según los denunciantes, debido a la sobrecarga de vagones y la falta de mantenimiento a estas unidades.

El accidente ocurrió durante la tarde del domingo 8 de diciembre. Según lo reportado por los empleados, las locomotoras trabajan con sobrecarga y el sistema de frenado no está en condiciones óptimas.

“Yo trabajé 20 años en operaciones ferroviarias, en ferrocarril, y conozco el tema. El problema que está pasando en Ferrominera es que las operaciones en este momento quien la maneja son los indios. Ellos están al frente de la explotación del mineral y el transporte del mineral. A pesar de que quien ejecuta las tareas son trabajadores de Ferrominera, quienes dan las instrucciones son ellos. Hay un sinfín de problemas, entre ellos, las locomotoras no están en condiciones ya. Su vida útil ya pasó. Son locomotoras que tienen 20 a 30 años, entonces, esas locomotoras tenían una vida útil de 10 a 15 años y algunas ya tienen el doble de eso. La vía férrea está muy mala, tramos donde hay reducciones de velocidad que no permiten que el tren se desplace normalmente”, puntualizó un vocero de la organización laboral.

Según los denunciantes, la compañía poseía más de 40 locomotoras, actualmente, estarían operativas cerca de 12 de ellos, debido a la falta de repuestos y de mantenimiento correctivo.

“Hay una situación con las zapatas que son las que frenan las ruedas de los vagones, no son las adecuadas para ese trabajo y están cristalizadas. Eso impide que el tren tenga un buen frenado. Muchos vagones no tienen mantenimiento, vienen con fallas mecánicas. Todo eso influye para que ocurra este tipo de accidente. Si tú sales con un tren y no está en condiciones operativas, pasará esto. Si le añades que, actualmente, si

tienes máquinas que no funcionan y una vía férrea en malas condiciones y las locomotoras están sobrecargadas... No fue lo que ocurrió en este caso, en este accidente iba corto. Pero esta locomotora, la 1035, ya presentaba fallas”, puntualizó otro de los declarantes que prefirió reservar su identidad por temor a represalias.

Para el año 2022, trabajadores de esta empresa denunciaban a este medio que funcionaban solo 4 locomotoras. Durante el 2018, al menos 15 estaban operativas.

“Hay una irresponsabilidad por parte de la empresa, pero quieren producir a cualquier costo. Con dos locomotoras, en medianas condiciones, no deben ir más de 70 vagones. Pero realmente las máquinas están malas y así tú le metas un tren corto, pero estando con fallas, por supuesto que se va a presentar esto. No hubo un buen frenado. El tren tiene varios frenos: freno independiente, freno directo, freno automático... El más importante es el automático, si no se cuenta con este tipo de frenado, dependes del freno directo y si no se ejecuta de forma correcta, pasa esto. Al no activar el freno directo, ¿cómo iba a parar el tren? Esta locomotora que se descarriló iba con 29 tolvas y 34 vagones, da un total, de 69 vagones”, acotó un trabajador entrevistado por Correo del Caroní.

Asimismo los denunciantes clarificaron que aún se están haciendo las investigaciones pertinentes, presuntamente, el problema responde a fallas operativas de la locomotora 1035.

“Los operadores afirman que esas máquinas no sirven. Nosotros denunciemos esto desde la gestión de Abel Jiménez, cuando ellos decían que tenían 19 locomotoras y lo desmentíamos. Lo máximo que hay ahí son 10 u 11 locomotoras y la mayoría no está en capacidad”, puntualizó el ferrominero.

La gestión de Abel Jiménez tuvo lugar desde mediados del 2018 hasta junio de 2023, cuando asumió la presidencia el ingeniero Aldo Cantafio. La gestión de Jiménez se caracterizó por múltiples denuncias de irregularidades en el manejo de fondos.

“Actualmente, máximo habrá 12 locomotoras activas. Según lo que dicen los operadores, se perdió en este accidente 9 mil toneladas de hierro. Ha habido accidentes que afectan a los operadores. En este tipo de tren van los conductores y los operadores. Son dos operadores y un conductor. Si tú pones dos máquinas, debería haber cuatro operadores y dos conductores, es decir, seis personas. Un tren descarrilado puede ocasionar que la locomotora se voltee y ocasionar la muerte de un trabajador”,

acotó uno de los denunciantes.

Con información de Correo del Caroní