

74-111-65²

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS DE LA CIRCULACION

Y

SUS MEDIOS DE PREVENCION



8
8

74-111-65²

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS DE LA CIRCULACION

Y

SUS MEDIOS DE PREVENCION



8
8

Biblioteca Ferroviaria



03310

III-B
738.

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS DE LA CIRCULACION Y SUS
MEDIOS DE PREVENCION



30 SEP. 1934



Ricardo Lafarga Arcaza
Inspector Principal de la R.E.N.F.E.

A MANERA DE PRÓLOGO

=====

La gran preocupación que siempre han producido los accidentes ferroviarios de la circulación, la cual llegó a culminar durante los años 1940 y 1941, sin que se acertara a descubrir sus causas al parecer algunas veces injustificadas, me movió a hacer un detenido estudio de investigación de los accidentes ocurridos en el año 1940, cuyo trabajo titulé " LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS Y SUS CAUSAS".

Este mismo trabajo fué reproducido y ampliado en 1942, con los datos de accidentes de 1941.

No he de pasar a detallar el contenido de mi modesta labor, pero si explicaré, que en el trabajo, luego de exponer ligero antecedente histórico sobre los accidentes a partir de la invención del ferrocarril, se exponían los accidentes ocurridos en los años citados y se estudiaban los accidentes producidos en cada una de sus clases y dentro de estas en cada una de sus modalidades.

Igualmente daba a conocer algunas consideraciones sobre causas estudiadas de tipo subjetivo que pueden producir accidentes y de tipo objetivo, proponiendo algunas soluciones que pueden adoptarse para evitarlos o disminuirlos.

Finalmente se exponían otras medidas de tipo social, para estimular al personal en el cumplimiento de su obligación, así como otras de carácter coactivo para reprimir ciertos abandonos o falta de interés, que pro-

ducen accidentes. Y como conclusión indicaba la necesidad de crear una Inspección central de accidentes o Ponencia dependiente de la Dirección, para el estudio de las causas y determinación de responsabilidades.

El trabajo, exponente de una labor de investigación y un deseo de aportar datos e iniciativas a un tema de tan extraordinaria ^{importancia} ve iniciar una campaña que estimulara al conocimiento de los accidentes, no fué acogido con interés y no fueron tomadas en consideración los buenos propósitos que animaron su redacción.

Por entonces y convencido de la necesidad de empezar la labor que hace falta para llegar al conocimiento de los accidentes y de las causas que los producen, en lo que era Zona Norte, en cuyo Servicio del Movimiento me hallaba al frente del despacho de los asuntos de accidentes, propuse la formación de una nueva estadística de accidentes, aportando nuevos modelos de registros, con cuyos datos a fin del año 1942, redactaríamos una Memoria en la que quedarían reflejados no solo cuantos datos numéricos pueden dar idea de los accidentes, sino el estudio de sus causas y efectos proponiéndose según hubieran sido aquellas, algunas medidas preventivas. Igualmente habian de quedar reflejadas las consecuencias económicas de los accidentes en todos sus aspectos.

Los propósitos de realizar esta interesante segunda parte, quedaron malogrados al cesar en mi cometido de intervenir en la resolución de los asuntos de accidentes, cuando se hizo la unificación de las Zonas formándose la R.E.N.F.E., sintiendo que mi apartamiento de este trabajo al que encarifado con él habia dedicado mi mayor atención e interés no llegara a

encauzar tan importante labor estadística, ya que como mi iniciativa no fué secundada, todo ha quedado por hacer y la R.E.N.F.E. sigue hoy careciendo de una estadística de accidentes de la circulación, que sirva de base para iniciar un estudio de las causas que los producen y proponer mejoras de prevención.

Ningún particular tendría esto, si nuestro desenvolvimiento ferroviario se desarrollara solo en el ámbito Nacional desligados de los demás países, pero formando parte de un núcleo de países europeos adelantadísimos en estudios sobre esta materia y que poseen perfectas estadísticas de accidentes nuestra mínima aspiración debe ser igualarles y un superarles si cabe, en sus procedimientos.

La triste realidad nos demuestra que cada vez que se produce un accidente de importancia, es objeto de los mismos comentarios. ¿Qué ha sucedido? ¿Cómo hay tantos accidentes? ¿A qué son debidos?, y como el tiempo pasa y nada se organiza para conocer sus verdaderas causas, pasa el accidente, quizás sin conocerse su causa y sin adoptar ninguna medida de prevención y a esperar otro para repetir los mismos comentarios.

Recientemente la R.E.N.F.E. acudió a un Congreso de Medicina y seguridad del trabajo, celebrado en Bilbao, y habiéndose tratado tema tan importante como los accidentes ferroviarios y su prevención, por falta de estadísticas documentadas, tuvo que aportar improvisados trabajos faltos de interés.

Para un trabajo presentado en el Congreso de Medicina de Madrid en el año 1941, se acudió como fuente de información a mi modesto trabajo

ya citado, cuando solo era un pequeño bosquejo de lo mucho que puede hacerse en materia tan importante.

Tengo en borrador este trabajo hace tiempo y los luctuosos accidentes de Torre y Arévalo, me mueven a ponerlo en limpio y darlo a conocer con el solo objeto de lograr despertar interés y animar a que no se retarde la implantación de procedimientos que ya debían estar en uso hace mucho tiempo.

Démos a los accidentes la enorme importancia que tienen creando priméramente una estadística perfecta de ellos, la cual servirá de base para posterior implantación de medios de prevención y demostraremos que nos preocupan y que tratamos de evitarlos, con lo cual cumpliremos a la vez un mandato de humanitarismo y de buena organización ferroviaria.

=====
=====
=====

LA ESTADISTICA DE ACCIDENTES Y SU VALOR COMO MEDIO DE PREVENIRLOS

=====

¿QUÉ DEBE SER LA ESTADISTICA DE ACCIDENTES.- La Estadística de accidentes de la circulación, debe constituir en todo momento la fuente oficial de datos de donde emanen las memorias anuales de accidentes. Por tanto debe formar un compendio de datos endonde se reflejen todos los pormenores de su causa, forma de producirse y consecuencias en todos los órdenes, técnico, económico y social.

Para su formación es indispensable partir de la existencia de una ficha de cada accidente en la que con independencia del expediente administrativo que se haya instruido para depuración de responsabilidades y amplia información, se recopilen en ella todos los datos antes referidos.

No hemos de detallar estos datos por quedar contenidos en el modelo de ficha que se acompaña, pero sin embargo he de dar una ligera idea del fin perseguido al crear el modelo.

En primer lugar y como obligado, han sido figurados los datos que se refieren al hecho y su forma de producirse.

Figuran a continuación los datos que se refieren a las consecuencias del mismo, comprendiendo en primer lugar las que afectan a las personas, obteniendo de ellos valores numéricos que nos expresan; cuantía de las personas accidentadas en sus modalidades, muertos o heridos, con separación de viajeros y agentes; consecuencias de orden económico que la causa anterior

produce en ambos casos (asistencia facultativa, hospitalización de heridos, sepelios, tec).

Responsabilidades del accidente.

Datos de valoración del resto de consecuencias económicas en cuanto a las averías en el material motor y de transporte, via, mercancías, etc.

Datos de indemnizaciones, gratificaciones, horas extraordinarias y otros gastos generales.

Calificación técnica del accidente.

Informe de la Inspección de accidentes y

Propuesta que la misma hace en cuanto a la prevención del accidente..

Establecida una ficha para cada accidente habido durante el año, se figurará en ella todos los datos del encasillado los cuales se obtendrán de los expedientes formados por las Divisiones y de los obtenidos directamente por la Inspección, en aquellos accidentes a que se haya concurrido por su importancia.

El fichero de accidentes debe llevarse por líneas a fin de poder formar en la memoria, gráficos de cuantos accidentes se produzcan en cada una ya que de varios de ellos es interesante obtener los datos comparativos entre ellas y deducir coeficientes con arreglo al número de circulaciones habidas y kilómetros de tren recorridos, pues muy bien puede una línea presentar aparentemente un mayor número de accidentes y sin embargo establecida proporción entre ellos y los datos anteriores de circulaciones y kilómetros recorridos ser menores los coeficientes que se obtengan.

MEMORIA DE ACCIDENTES.- Finalizado un año natural de explotación procede la formación de la memoria anual reflejo del contenido de las fichas.

El estudio de los datos ha de hacerse estudiando los accidentes producidos en cada uno de los epígrafes de la clasificación y dentro de estos hacer la separación de los que se producen por una u otra causa, explicando cada una de ellas. Si en estas cabe aplicar soluciones para prevenirlos serán propuestas y si han de ser objeto de mayores estudios, quedarán pendientes de aplicación, si bien se hará la propuesta para que pueda pasar a estudio del Servicio correspondiente.

La memoria contendrá gráficos y cuadros cuyo detalle se indica en el índice que se acompaña.

Para la representación de estos gráficos pueden adoptarse dos procedimientos: Hacer un gráfico por cada línea en el que vayan incluidos todos los accidentes de la clasificación y representado el valor numérico de cada uno de los conceptos o hacer un gráfico general de las líneas para cada uno de los accidentes y en él figurar los habidos en cada una de aquellas.

Este procedimiento nos parece más abreviado que el anterior pues con menor número de gráficos pueden representarse todos los accidentes de la Red Nacional y establecer la comparación entre las líneas, mientras que con el primer sistema indicado sería preciso formar tantos gráficos como líneas y además no nos presentarían la comparación entre ellas en un mismo gráfico.

No hemos de exponer con mayor detalle todo cuanto se refiere

a la memoria ya que se acompaña al presente trabajo un esquema completo de lo que puede ser una memoria de accidentes.

POR QUIEN DEBE HACERSE LA MEMORIA Y ESTUDIAR SU CONTENIDO.- A mi juicio el sistema más adecuado para ambas cosas es el de la Ponencia o Comisión dependiente de la Dirección, formada, bien por agentes superiores propios de ella con especialización en el servicio de cada una de las Divisiones, o bien por agentes superiores de cada una de las Divisiones, pero afectos de modo permanente a Dirección para el fin indicado, si bien creemos preferente el primer sistema por las razones que expondremos.

Sus componentes al quedar adscritos a la misión tan altamente importante como la que han de realizar, deben desligarse de los afectos que puedan unirles a su División de procedencia y realizar una labor ecuaníme e imparcial, en la que no haya más que un fin primordial. Conocer la verdad de los accidentes y determinar sus causas; concretar las responsabilidades que se deriven de ellos; sancionar con justicia a los responsables y por último estudiar y proponer medidas encaminadas a evitarlos o disminuirlos.

Un ensayo de este procedimiento se hizo para estudio de las responsabilidades, en el año 1941, formándose una ponencia por disposición del entonces nuestro querido Director. Sr. Villamil, y en realidad fué lisonjero el éxito obtenido.

En ella, me cupo el honor de formar parte como uno de los representantes de la División de Explotación, y el buen deseo de colaboración de todos los componentes, fué la clave de su acierto, ya que tratados los asuntos

dentro de la mayor cordialidad y ajustados al criterio de la mayoría, se resolvía dentro de la mayor imparcialidad y justicia.

El sistema de caracter unipersonal, para la resolución de esta clase de asuntos y aplicación de castigos, puede quedar sujeto a desaciertos, ya que aún llevado de un buen deseo el juzgador, una falsa interpretación de los reglamentos puede dar lugar a ellos.

El sistema de Ponencia presenta la superior ventaja sobre los demás, en que discutidos los casos en el seno de la misma, se compulsan opiniones en cuanto a la interpretación de los reglamentos y caso de discrepancia se falla con independencia de criterios personales defendidos por los agentes de las Divisiones.

Claros ejemplos podríamos poner, que demuestran la necesidad de que lo referentes a los accidentes y la determinación de las responsabilidades debe estar vinculado en una Ponencia de la Dirección.

Los que hemos prestado servicio en la línea en calidad de agentes superiores de alguna División, sabemos la impaciencia con que se espera la llegada al punto de un accidente grave para conocer su importancia y con la avidez con que se llevan a cabo las primeras diligencias para conocer sus causas y responsabilidades.

Nuestra impaciencia se calma tan pronto como comprobamos que la responsabilidad no corresponde a agentes de nuestra División, pero por ello ¿es que se ha disminuido la gravedad del hecho? no, pero un mal entendido egoísmo nos ha dejado satisfechos con solo poder eludir la responsabilidad y decir

que corresponde a tal o cual División o Servicio, cómo si no fuéramos todos de una misma Red ferroviaria.

Otro tanto podemos señalar con lo que sucede en las averiguaciones contradictorias en la que con tesón se pretende rechazar muchas veces responsabilidades claramente determinadas.

Si esto sucede en orden a las responsabilidades ¿que no podríamos decir de lo que sucede con las causas?

Mas aún podemos afirmar sobre esto. ¿Cuanto interés se pone en desfigurarlas por los agentes que acuden en los primeros momentos? Mucho, muchísimo. Cuantas veces a nuestra llegada habian sido borradas cuidadosamente las huellas de la causa de un accidente para producir confusión y perturbar la determinación de las responsabilidades pretendiendo acumularlas a otro Servicio o buscando la socorrida calificación del caso fortuito, conque han quedado amparados muchos accidentes claramente definidos, por falta de honradez profesional en las primeras actuaciones.

¿Cuantos cuerpos extraños que no aparecen, encubren casos calificados de fortuitos? Muchos podríamos citar.

Por tanto, si los procedimientos que citamos, son usuales y frecuentes en la determinación de las responsabilidades y conocimiento de las causas, cuando esto está a cargo de los agentes de las Divisiones, ¿cómo encomendar a las mismas que aporten datos a la Dirección para el conocimiento de los accidentes y estudiar el modo de prevenirlos, si ellas mismas están interesadas en que no se conozcan?

Sin duda alguna, nace esto de que el personal que las representa

pretende que estas aparezcan ante la Dirección, como responsables en menor cuantía en los hechos y aún cuando no deja de ser un criterio personal que no debería tener ningún valor, se obra con arreglo a él y se produce el perjuicio de que ^{se} desfigure la verdad y de que las Divisiones por si mismas en muchos casos, sean incapaces de conocer la verdad de las causas, de lo que podría salir la adopción de medidas para evitar su repetición.

No va en desdoro de una División, el que las estadísticas de accidentes arrojen en contra de ella. datos de un mayor número de casos de los que resulte responsable. Por el contrario, un balance desfavorable para alguna de ellas, puede demostrar la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo de sus agentes

Las características del trabajo de unas y otras Divisiones, son distintas y por tanto distinta ha de ser su responsabilidad en los accidentes.

La vigilancia de las líneas en todos los detalles del servicio que afectan a la circulación, debe igualmente depender del Servicio de Inspección de la Dirección.

Se observan gran parte de accidentes producidos por falta de cumplimiento de preceptos reglamentarios, y ello nace de la deficiente función de vigilancia que se ejerce encomendada a los Inspectores de Sección, por lo que afecta a Explotación, igual sucede en otros Servicios, los cuales se hallan ligados a la oficina con excesivo papeleo, que les hace desatender la vigilancia de la línea.

Esta función de vigilancia debería se realizada por funcionarios especializados de la Dirección, los cuales la ejercerian en forma con-

tinuada en algunas partes del servicio, o bien en forma de sondeo o visitas especiales en otros aspectos del mismo.

Todo lo que dejamos expuesto, es claro exponente de la necesidad de que los accidentes se estudien e inspeccionen directamente por la Dirección, por su Servicio de Inspección, como único medio de conocer las causas de los mismos sin regateos de ninguna especie.

CONCLUSIONES DE LA MEMORIA.- Las observaciones deducidas del análisis de los hechos contenidos en la estadística de accidentes, han de ser reflejadas sinceramente en las conclusiones de la memoria.

Una conclusiones que no expusieran la realidad, de nada servirían si no habian de reflejar las necesidades del servicio, en cuanto a prevención del accidentes.

En ellas se contendrán en el orden técnico, cuantas mejoras sea preciso introducir en los procedimientos empleados, haciendo las propuestas oportunas que serán dadas a conocer a las Divisiones respectivas.

En el orden social, se expondrán cuantas deficiencias se observen de insuficiencia de descansos, aplicación de jornadas etc, seguridad en la forma de realizar el trabajo y otras causas que vulneren la legislación social vigente.

Por último en lo que es exclusivamente de tipo personal se contendrán las observaciones derivadas de la actuación personal de los agentes en relación con los reconocimientos médicos efectuados.

COMPONENTES DE LA PONENCIA.- Los componentes de la ponencia deben además de los que hayan de representar a la Dirección, un agente Supe-

rior por cada División que haya prestado servicio en la línea, y otros de la misma categoría de los Servicios Sanitario y de Asuntos Sociales.

Cada uno de ellos actuará en la parte que le esté conferida con arreglo a su especialidad y en cuanto a las propuestas de prevención que haya que hacer a las Divisiones, se estudiará previamente en su seno la posibilidad y conveniencia de ser llevadas a efecto.

=====
=====
=====

LA FICHA MÉDICA COMO MEDIO DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

=====

Otro de los modernos medios de prevención de accidentes, es la formación de la ficha médica preventiva y el reconocimiento periódico de los agentes.

Ciertamente, al analizar las causas de los accidentes, no hemos encontrado con varios casos en que las causas son de tipo subjetivo exclusivamente que predisponen al agente a cierta peligrosidad para el desempeño de su cargo y como estas causas solo pueden ser descubiertas por la ciencia médica creemos de necesidad el reconocimiento del agente y la formación de su ficha médica.

Al confeccionarla, el reconocimiento, nos pondrá en posesión de datos que tendrán un alto valor preventivo. Por ellos sabremos enfermedad que padezca o haya padecido, temperamento (tranquilo, nervioso, manera de reaccionar ante el peligro etc), condiciones físicas para el cargo, cuyos datos e su valor preventivo nos servirán para poder adaptar cada agente al trabajo que por sus condiciones pueda realizar.

Actualmente tenemos establecido el sistema del reconocimiento previo al entrar en ferrocarril, en el que se exigen determinadas condiciones para los cargos y según sea el resultado se declara apto o nó. Pero una vez ingresado el agente, ya nadie se preocupa de comprobar si las condiciones físicas que demostró al entrar han sufrido merma (pérdida de vista, oído) o han

aparecido nuevas causas que le imposibilitan para su cargo y si existen estas, él, será el primero en ocultarlas para no ser apartado del trabajo que realiza. Pues bien en este momento es cuando nace la peligrosidad del agente cuando a sabiendas o por ignorancia su facultades no son las precisas para el cargo.

En los muchos casos de análisis de accidentes que tengo hechos, he comprobado casos de accidentes que no han tenido justificación, en los que han intervenido directamente agentes de apariencia normal y que sin embargo interrogados sobre la forma de producirse el hecho y su actuación ^{en} él, han contestado tratando de demostrar trastornos momentaneos que les han hecho olvidar sus más elementales deberes, cosa inadmisible como justificación de una pretendida irresponsabilidad.

Igualmente hemos comprobado casos de agentes que siempre han prestado servicio en líneas de climas templados y secos y que al ser trasladados a climas fríos y húmedos sus facultades físicas se resienten y el deseo de reservarse les lleva a omitir el cumplimiento de sus obligaciones.

Esta diversidad de circunstancias que rodea la actuación de cada agente sería muy bien descubierta en el reconocimiento médico y su conocimiento evitaria como ahora sucede tener en un cargo agentes de condiciones contrarias a las que el mismo requiere.

=====

LA CAPACITACIÓN O PREPARACIÓN PROFESIONAL COMO MEDIO DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

=====

La capacitación o preparación de los agentes, para el cargo que han de desempeñar, es uno de los más importantes medios de prevención de accidentes ferroviarios de la circulación.

La practica ha demostrado, que no es suficiente para ocupar un cargo de la responsabilidad de los de la circulación, el superficial examen que hoy se realiza para considerar apto.

El examen de aptitud lejos de estar cimentado en una prolongada practica en el servicio, esta basado en conocimientos improvisados con objeto de disponer cuanto antes de sus servicios y ciertamente que es un crasímo error practicar tal procedimiento cuando en los paises más adelantados en servicios ferroviarios, dan la mayor importancia a la enseñanza y preparación de sus empleados teniendo creadas escuelas para este fin.

La preparación profesional, por tanto es una necesidad para lograr buenos empleados, pero debe practicarse con conocimiento anterior de las condiciones de cada individuo para ver si reune condiciones para el cargo que siente inclinación.

Si un individuo no reune las condiciones personales precisas para el cargo de guardaagujas, enganchador, mozo de calces, mozo de tren, factor autorizado, porque su temperamento nervioso u otra causa lo impide,

¿porqué empeñarse en que lo sea si por falta de adaptación al cargo, no ha de llegar a especializarse en él?

Aquí, una prueba de la ^{necesidad de la} ficha de reconocimiento médico, que nos demostrará por las condiciones de cada uno, que individuos pueden llegar a ser buenos guardaagujas, buenos enganchadores, etc.

Y entonces, entra de lleno pensar en la capacitación profesional, cuando con acierto sabemos que vamos a lograr el agente con la especialización deseada.

¿Cómo? Mediante una preparación teórica en lo que la admita el cargo, como son conocimiento de los reglamentos, teoría de los aparatos que ha de manejar y todo cuanto pueda completar sus conocimientos.

Adquirida esta teoría, precisa el conocimiento práctico, según los cargos, del manejo de agujas, limpieza y engrase de aparatos, arreglos de urgencia, etc, pero todo este aprendizaje debería ser practicado en una escuela especial y ya que esto no es posible, debe practicarse sin ser responsable del servicio, o sea aprender al lado de un agente que lo realiza con pleno conocimiento y responsabilidad de él.

Todo este proceso de preparación que tan rápidamente queda expuesto, realizado en una u otra forma, produciría un plantel de agentes especializados en cada uno de los distintos servicios, que harían esperar un rendimiento en su trabajo acompañado de las mayores seguridades.

Lamentablemente el procedimiento que hoy seguimos difiere en absoluto de lo expuesto.

El personal de ciertas categorías, entra como mozos temporeros y apenas con unos meses de servicio y sin estudiarse sus condiciones persona-

les y comprobar si sirve o no para frenos, enganches, agujas, etc, se vé forzado a examinarse como al principio he indicado, y sin inclinación ni afición al cargo, que no le gusta ni *para* el que algunas veces sirve, se le nombra. ¿qué resultado puede dar en él? forzosamente malo. Pero a esta falta de adaptación sigue luego, el que sin práctica de ninguna clase se le pone a prestar servicio en el cargo para el que le nombro y abrumado por el peso de la incertidumbre y pendiente de la responsabilidad que sobre el recae, presta servicio en unas condiciones de peligrosidad incompatibles con la seguridad que este exige.

Si en todas la industrias y oficios, los buenos oficiales se hacen practicando en el trabajo como aprendices, ¿porque hemos de querer que en el ferrocarril se aprenda sobre la marcha del servicio con los peligros que esto tiene?

Momento es ya, de ir pensando implantar procedimientos que sirven para la prevención de accidentes y que como se vé por la exposición que vamos haciendo, se complementan unos con otros y todos ellos reunidos han de servir para mejoramiento del servicio.

Quizás alguno de los accidentes últimos que hoy lamentamos, tenga su origen en causas que estudiadas a tiempo pudieron tener su prevención.

=====

=====

=====

MEDIDAS PREVENTIVAS DE CARACTER SOCIAL

=====

La legislación moderna establece un mínimo de condiciones tanto en la forma de realizarse el trabajo , como en la jornada a realizar, descansos, medios de prevención etc, las cuales afectan a todas las industrias, pero estas condiciones por las especiales características del trabajo en los ferrocarriles, dan lugar a que sean frecuentemente vulneradas, en perjuicio de la seguridad del servicio.

Indudablemente, el ajuste de la jornada del personal que viaja está sujeto a una serie de circunstancias, que frecuentemente hacen imposible ceñirse a la establecida por estar sujeta a los grandes retrasos con que pueden circular ^{los trenes} y en estas condiciones su servicio es muy superior al normal calculado.

Esta vulneración de las leyes, nada de particular tendría si ello no repercutiera en la seguridad del rendimiento del trabajo del agente, correlativamente a ese exceso se le daría un descanso^o y arreglado, pero con ello se habría evitado su cansancio cuando iba prestando servicio y se produjo el exceso. No, y por ello no hemos de considerar acertado el que el personal efectue jornadas agotadoras aunque luego se le compense con descansos.

La medida preventiva es evitar el cansancio, para que mientras efectúa el viaje, el sueño no llegue a rendirle y si tal hiciera, nunca podría alegar que una excesiva jornada le tenía rendido.

Actualmente, sabemos que es frecuente que agentes que han rendido viaje y que aún no llevan el suficiente reparador descanso, se les haga salir de viaje porque una falta de agentes así lo requiere, ofreciéndoles que al término del viaje les será compensado su descanso interrumpido. Efectivamente esta promesa se cumple en momento más propicio, pero ¿con qué seguridades de prestar la debida vigilancia han ido esos agentes?

En los análisis de casos de accidentes que tengo hechos, he podido comprobar algunos casos de rebases con responsabilidad para las brigadas en las que han aparecido agentes dormidos en sus garitas debido a su insuficiente descanso, que sincéramente han confesado su falta y el motivo que les ha hecho incurrir en ella.

Es sin duda alguno de los puntos más importantes a resolver ya que de su resolución puede nacer la prevención de un gran número de accidentes que hoy se producen por falta de la atención debida en ^{el} personal de trenes.

Otro tanto podemos decir de la jornada de una parte del personal de estaciones que interviene en la circulación.

La inflexibilidad de las leyes que establecen la jornada de su trabajo, no previó la necesidad de que la intensidad de aquella sea distinta en aquellas líneas en que el servicio se realiza en climas fríos y de intensísimo trabajo nocturno, de ~~aquellas~~ otras en que varían tanto el clima como la dureza del servicio.

Si en la minería para valorar la dureza del trabajo y la intensidad de la jornada se distingue entre el que presta el trabajo en bocamina y

El que lo hace en los pozos y en la navegación se hace entre el que presta servicio en máquinas y el que lo presta en cubierta o galerías, ¿por qué igualar en jornada ^{en el p.c} a los que la prestan en tan distintas condiciones?

En el trabajo ya citado "Los accidentes ferroviarios y sus causas" demostraba como en estaciones de la línea de Palencia a Coruña, para hacer la visita reglamentaria de agujas, hay agentes que en las 12 horas de jornada han de efectuar un recorrido que se aproxima a 20 kilómetros, teniendo en cuenta el número de circulaciones que ha de recibir, y claro esto unido al resto de operaciones de maniobras oficina y otros suponen un cansancio que puede resultar peligroso, pues si quiere evitarlo ha de ser a trance de abandonar la visita de agujas y esto repetidamente practicado puede traer consigo gravísimos accidentes de falsa entrada y choque como consecuencia.

¿Pues si esto es así y fácilmente comprobable, porque no estudiar el modo de aplicar estas jornadas especiales para aquellos agentes?

Sin embargo se dá el caso paradójico, que el personal de factoría de algunas de las mismas estaciones, sin ninguna responsabilidad ni temor de accidentes, tiene jornada de 8 horas.

En la línea de Galicia que he citado como ejemplo, creo que podría hacerse un cálculo, de cuanto podría costar el establecimiento de jornadas especiales para el personal de circulación que hoy tiene más de 8 horas, y comparado con lo que cuestan los accidentes de tipo personal nacidas del exceso de servicio y se vería que supone más este trágico capítulo que el anterior.

Como final de este capítulo, podríamos señalar algunas deficien-

cias de caracter general que afectan a las condiciones de trabajo de los agentes que tambien es preciso mejorar, ya que tenemos comprobado que son productoras de accidentes.

Con su mejoramiento, a la par que laboramos para el engrandecimiento de nuestra Red Nacional de Ferrocarriles, cumplimos los mandatos de nuestro Invicto Caudillo de ennoblecer y hacer agradable al obrero ferroviario su delicada misi3n, de la cual depende la seguridad de tantas vidas humanas.

=====
=====
=====

PREVENCION DE ACCIDENTES PRODUCIDOS POR DEFICIENCIAS DE TIPO
TECNICO

=====

Como ultimo capitulo de este trabajo hemos de exponer lo que se refiere a medios técnicos de prevención.

Es sin duda el de mayor medios preventivos, ya que los distintos factores técnicos que se conjuntan en el servicio ferroviario adolecen de defectos que continuamente han de ser estudiados y corregidos o puede suceder que aún sin llegar a ser deficiencias técnicas no sean los adelantos que debe haber en algunos aspectos del servicio en relación con las velocidades, cargas etc, de los trenes.

Este conjunto de detalles de orden técnico, que corregidos o perfeccionados pueden ser medios preventivos de accidentes, no los hemos de enumerar pues precisamente por ser tantos y tan diversos, expondríamos algunos quizas innecesarios y omitiríamos otros de necesaria exposición.

Sin embargo, como en el análisis de los hechos se aprecian muchas causas de orden técnico exclusivamente han de ser resaltados al estudiarlos en una memoria para que sean corregidos y eviten ciertos peligros que su existencia crea.

Por tanto será preciso estudiar los accidentes de tipo exclusivamente técnico y por cada causa estudiar y proponer paralelamente un medio de prevención.

Sentado este principio general, me evita enumerar causas

técnicas de accidentes a priori de los mismos. Estos serán los que nos las descubrirán y de ellas nacerán las medidas de prevención.

En mi trabajo varias veces repetido observábamos algunos casos de rebases por defecto de funcionamiento en las transmisiones, otros por deficiente alumbrado o falta total de luz en las señales avanzadas; estos mismos casos en los indicadores de posición de agujas; deficiencias en el funcionamiento de los frenos; roturas de ejes por deficiente engrase de los mismos y otros gran número de causas del material en las que proponíamos algunas medidas para corregirlas.

Las causas de esta capítulo, quitando las producidas por casos fortuitos, todas son previsibles con una asidua atención al material, agujas señales y demás elementos que integran el servicio de circulación y unido a ello la aplicación de adelantos constituyen los medios mejores de prevención que pudieramos desear.

=====

No hemos de acabar estas cuartillas sin hacer resaltar la importancia que en la labor de conjunto que se haga para la prevención de accidentes, ha de tener la de tipo asistencial.

Un sistema adecuado y bien estudiado de premios y castigos ha de tener indudable importancia para el agente, en el aspecto educativo y correctivo. La estimulación del cumplimiento riguroso no ha de ser solamente inclinada con la coacción del castigo, si no que puede ser igualmente lograda con la perspectiva de ciertas mejoras de valor material y moral.

La labor que puede efectuarse en este aspecto, es tan amplia y puede ser de efectos tan edificantes, que puede considerarse como un medio más de prevención de accidentes.

Al dar por terminado este trabajo, que se habrá hecho largo, para el bondadoso lector, pero que aún así, no son más que unas pequeñas consideraciones las que hacemos, sobre lo mucho que en tan importante materia puede escribirse, mi deseo sería, que ya que su actualidad desgraciadamente no pasa, hiciera sentir la necesidad del hacer algo urgente a favor de la prevención de accidentes, ya que de no hacerlo, por las vidas que estos cuestan, habremos contraído una deuda ante la Patria.

PRESENTE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN

=====

PRESENTE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN

Diego de la Haza

Enero 1944.

Inspector Principal- Subdivisión de Movimiento de la R.E.N.F.E.

