

# DE LAS CAUSAS GENERATIVAS DE LOS ACCIDENTES

POR FERNANDO MORALES CANO

Tantas como para formar un tratado son las Causas Generativas de los Accidentes a que hemos aludido en este título, y por eso habremos de limitar su estudio a las más generalmente conocidas y sobre las cuales tiene efectividad práctica el proceso etiológico, sin hacer caso omiso de las responsabilidades que surgen por el mal sostenimiento de los aeródromos y caminos de uso público, así como de los equipos de servicio disponibles para la finalidad que se propone llenar una empresa, sea cual fuere la entidad político-administrativa a que los expresados medios y vehículos de transporte pertenecen.

De los accidentes naturales del mar y de los ríos navegables hablamos someramente, con motivo de algunas causas originarias, en los apartes a ellos pertinentes, de modo que en los del presente motivo, nos concretaremos a los que son de frecuente ocurrencia, es decir, a aquellos en que el público expectante es el mayor testigo del suceso imputable a una irregularidad de orden físico, mecánico, económico, reglamentario o intencional, como se verá después.

La publicación que se refiere a las Tragedias Aéreas, transcrita en parte, contiene las más fijas causales del accidente aéreo, a las que no sobra sumar otras que proceden de poderosas fuerzas telúricas o del abismo que superan la ley universal de la gravedad, fenómeno por el cual las aeronaves son atraídas cayendo del medio en que se mueven, a la tierra o al mar, en forma incontenible. Naturalmente que la mayoría de las veces el evento obedece a causas distintas que bien pueden ser mecánicas, atmosféricas, de acción bélica, deficiente servicio de comunicaciones, por obstáculos ubicados en las pistas de aterrizaje, y más comunmente por padecer el piloto de la llamada "fatiga operacional" que es el mayor peligro.

Incontables, para decir lo menos, son las causas que originan los accidentes de tránsito urbano que la ciudadanía ambulante observa sorprendida cada día a pesar de las medidas precautelativas dictadas para reprimir con sanciones la impetuosidad de los conductores, pero la letra de esas disposiciones se queda sin observancia, razón por la cual nada se ha logrado provechoso para poner la sociedad a salvo del peligro que engendra el mal manejo de automóviles y de los atropellos que hacen víctimas a granel.

No puede negarse que tales eventos se producen principalmente por anomalía psíquica proveniente del estado de alboramiento anterior o dentro del servicio, que descontrola al director del volante, tornándolo atrevido y ostentoso de una falsa seguridad de su misión que siempre resulta inconveniente. De esto depende la excesiva velocidad, y como consecuencia de una y otra cosa resulta el choque, el volcamiento, la fricción lateral en corrida de guerro, la ocupación violenta de los andenes o aceras por donde circulan los peatones, fuera de los que provienen por imprevisión del riesgo en los cruces con otras vías como la férrea, y todos aquellos que tienen la causa en la descuidada revisión de los accesorios de seguridad del vehículo (dirección, frenos, haus, resortes, faros) lo mismo que de los empleados en caso de emergencia.

Respecto de los accidentes que pertenecen al tráfico por carretera, se advierten las mismas causas generativas que señalamos para los anteriores, adicionadas de otras como éstas: mal sostenimiento del camino y de las estructuras; indebida distribución para el riesgo del balasto o material de afirmado; negativa visibilidad, falta de Landerolas o bloques preventivos de peligro, o por violación de esas mismas señales indicativas de precaución; y en último caso los deslizamientos en los cortes o en la banca, para lo que es menester observar si lo que ocurre es resultado fortuito o efecto de una manifiesta imprudencia.

Sostuvimos antes que el transporte por vía férrea es el más seguro de cuantos se conocen para beneficio del público, mas no por eso deja de tener sus naturales contingencias. La distinta estructuración física que tiene el ferrocarril frente a los demás medios de transporte conocidos, es detalle específico que hace diferenciar también las causas generativas de las ocurrencias inherentes a la índole del tráfico que las registra, con la circunstancia de que algunas de las mencionadas tienen con éstas aspectos que son enteramente comunes.

Factorizan el accidente ferroviario numerosos motivos, y de ahí que podamos informar que éstos se suceden así:

a).—Por descuidos de conservación o variantes inadecuadas de la vía, siendo este el factor determinante de su frecuencia.

b).—Por deficiencias de mantenimiento o revisión del material

de tracción y transporte con cuyas unidades se forman los trenes.

c).—Por velocidad alterativa de los movimientos pertinentes a la locomotora en marcha.

d).—Por irregularidad en la composición reglamentaria del tren, inconveniente para la seguridad de la circulación y para realizar bien el servicio, con inclusión del acoplamiento.

e).—Por incuria comprobable en la solicitud, autorización y otorgamiento de la *Vía Libre* o por confiada inobservancia del conductor de las anotaciones preventivas.

f).—Por grave anomalía psíquica proveniente de alicoramiento, estado emocional o aguda intoxicación sarcotética.

g).—Por necesidad.

A las anteriores causas podemos sumar las de orden físico natural ocasionadas por falta de visibilidad, deslizamientos o explosión; también por la clase y manera como se efectúe la distribución de las cargas en las distintas unidades de transportes, sin olvidar que otros pueden prevenir de agitaciones políticas que alteran el orden público, o como hechos de represalia en los conflictos del trabajo.

La afirmación de ser el mal sostenimiento de la vía la causa principal del accidente que tratamos, corre escrita en informes oficiales y a ellos pertenecen los apartes que vamos a transcribir como prueba inequívoca de lo anterior. Al respecto los Jefes de Explotación del Ferrocarril de Antioquia, que ejercieron el cargo en el lapso de 1945 a 1954 inclusive, en los INFORMES rendidos a los Superintendentes de entonces, refiriéndose aquellos empleados al caso que se contempla, consignaron estos conceptos. El que hubo en 1945, informó así: "Por causa de defectos en la vía ocurrieron en el año 79 descarrilamientos que en relación de 413 que se registraron por varios motivos, viene a corresponder al sostenimiento de la vía 19.11%. (Inf. pág. 64).

El de 1946 hizo constar lo que sigue: "ACCIDENTES.— Estos eran tan frecuentes en el ferrocarril que llegaron a constituir una permanente preocupación por el peligro que entrañaban para los pasajeros que hacían uso del ferrocarril; hoy han disminuido algo debido a la intensa campaña por el mejor estado de la vía y el mejor sostenimiento del equipo en servicio. Cuatro son los factores determinantes de un buen servicio de transportes: La seguridad, el costo, la velocidad y la garantía". ¡(Pág. 58). El empleado que sirvió el cargo en 1947, informó a este respecto pero sin apuntar nada de importancia. (Inf. pág. 47).

En el año de 1948 dijo otro: "Siendo las características principales de un buen servicio de transportes la seguridad, la rapidez y la economía, cada una de las secciones relacionadas con este servicio contribuyó, con la mayor eficiencia, al incremento de aquellas condiciones, con muy buenos resultados, etc. (Pág. 45), y den-

tro del mismo informe se lee este aparte: "El siguiente cuadro demuestra la disminución de los descarrilamientos, aún habiendo aumentado considerablemente el número de trenes-kilómetros y de carros-kilómetros".

(Informe, página 46).

Años	Descarrilamts.	Trs. k/Desc.	Carros. k/Desc.
1946	527	2.636.8	27.351
1947	491	2.896.1	30.133
1948	428	3.395.5	36.186

Durante los años de 1949 a 1952, inclusive, no hubo informes del Ferrocarril; tan sólo en 1953 se elaboró un conjunto perteneciente a más de dos administraciones, y en el capítulo que dice **Sostenimiento de la Vía**, consta, entre otras cosas, lo siguiente: "A este respecto es necesario manifestar que es el problema más grave que afronta el Ferrocarril para la buena estabilidad de sus líneas".

Luego, en título que dice **DESCARRILAMIENTOS**, la información presenta el número de los ocurridos, así:

1949	357
1950	385
1951	423
1952	382
1953	437

"Como se observa, el número de descarrilamientos ha aumentado un poco y analizando causas se puede afirmar que procurando una mejor entrada de traviesas se lograrían disminuir en parte, fuera de una mejor atención al sostenimiento, con locomotoras propias, que en este año no pudo ser muy efectiva por la prelación para el Oleoducto con dos máquinas permanentes". (Informe, página 62).

En 1954 no se publicó estadística de los accidentes ocurridos, aunque lo cierto es que hubo buen número, y la mayoría de ellos por deficiente conservación o sostenimiento de la vía. Para el año de 1955, se guardó el mismo silencio seguramente porque los accidentes registrados pasaron de uno por día, apuntándose tan enorme falla a la reducción operada en el personal de sostenimiento con sentido político-económico, y en el informe de 1956, que hablaría ampliamente de ese tema se expondrán las razones que hubo para que el público tuviese que soportar el tormento del mal servicio, percatándose diariamente de los sucesivos peligros del cami-

no que duplicaron los hechos cumplidos durante el año inmediatamente anterior.

El estado de inseguridad que se advierte en una ruta férrea explotada a sabiendas de las irregularidades que la afectan, genera no solamente descarrilamientos, sino también choques y volcamientos de funestas consecuencias para la integridad personal en suma con los perjuicios sociales y de los intereses económicos de las entidades que ocupan el servicio que es de rigor reparar cuando el accidente tiene como causa generativa el riesgo creado por hecho de la administración.

Tanto el Ferrocarril de Antioquia como los Nacionales de Colombia, y en los de todo el mundo, se presentan accidentes que responden a las causales que contiene cada letra de nuestro prescrito ordenamiento. En la historia del primero hay casos en número que se aproxima al centenar y cuya lista nos abstenemos de escribir para no salirnos del tema principal que dejamos concluido.

---