



“Mi papá desde el 2017 que venía denunciando que había mal funcionamiento de los equipos, de cosas que faltaban de persecuciones sindicales... mi papá pasó años peleando porque las cosas no estaban funcionando bien”, dice Jael Bonnin.

Las esquirlas DEL MORTAL CHOQUE DE TRENES

Han pasado casi seis meses desde el “peor accidente ferroviario del país en 20 años”, cuando dos máquinas chocaron en San Bernardo y en ello se les fue la vida a dos trabajadores de Fepasa. La hija de uno de ellos, el maquinista José Bonnin, recuerda esa madrugada del 20 de junio en que “recién a las 3 de la mañana me confirmaron que mi papá estaba atrapado adentro de la máquina”, habla de las crisis de pánico que ha sufrido desde entonces y los sueños que quedaron truncos. “Mi mamá y mi hijo tratan de hacerse los fuertes, dicen que están bien, pero todos nos mentimos”, admite Jael. Por ahora la causa penal tiene a dos personas formalizadas. Se trata del maquinista del tren de EFE y el controlador de la empresa estatal.

POR LEO RIQUELME

Jael Bonnin González, kinesióloga de 38 años, habla desde el centro de cuidados de adultos mayores que tiene en Maipú. En esa casa instaló su negocio en 2021 y para lograrlo el apoyo de su padre, José Bonnin, fue fundamental.

—Me ayudó con la rampa, me hizo los pasamanos, me pegó cerámica, me hizo todo. Problema que yo tuviera, el que fuera, yo llamaba a mi papá y él corría a ayudarme —comenta—. Era el que me solucionaba la vida en todo.

La voz de Jael se quiebra cuando recuerda lo que sintió hace tres semanas, cuando se enteró a través de un video de que el Terminal de Buses de Rancagua había instalado una publicidad en su estacionamiento, en el que invitaba a la comunidad a preferir sus servicios.

“Viaja seguro junto a Terminal O’Higgins. Comodidad, seguridad, sin preocupaciones”, decía la gigantografía, que era acompañada por una imagen aérea en que aparecían dos trenes destrozados, montados uno por sobre el otro. En el de abajo viajaban dos trabajadores de la Ferrocarriles del Pacífico (Fepasa), el maquinista José Bonnin y su ayudante, Daniel Vega.

Jael recuerda que entre esos fierros retorcidos usados como una publicidad su padre permaneció fallecido unas 17 horas, hasta que los equipos de emergencia lograron sacar su cuerpo.

El Sernac y la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) reclamaron contra el uso de la fotografía, amenazaron con acciones legales y la administración del rodoviario rancagüino bajó el cartel. Adujo que su instalación fue un “grave error” y un acto “insensible e inadecuado”, que “pudo causar dolor (...) a las personas afectadas”.

—Cuando mi mamá se enteró de esa publicidad se puso muy triste —confidencia su hija—. Es que fue muy penca y ella quedó mal... muy mal, para la embarrada...

“Por ahora hemos visto que están culpando al chofer con el controlador de tráfico, pero se está cortando el hilo por lo más delgado, ellos no son los culpables reales”, dice Jael Bonnin.

Si estuviera vivo, José Bonnin Toro habría cumplido 59 años el lunes pasado. Al mundo de los trenes ingresó en 1988 con la ayuda de un pariente.

La hija calcula que tenía unos dos años cuando su papá entró a trabajar a EFE y fueron trasladados por la empresa estatal desde Estación Central a Temuco. Recuerda que durante su niñez y adolescencia todos los paseos eran sobre vagones.

—Él amaba su trabajo. Sus turnos eran de 9 horas, pero él pasaba unas 15 horas al día metido en cosas de su trabajo —explica Jael—. Era jugueto de trenes.

La familia regresó a Santiago a mediados de los 90 y José ingresó en 1999 a Fepasa, una empresa dedicada al transporte de carga. Al poco tiempo se transformó en dirigente sindical tanto de su compañía como de la Federación Nacional de Transporte Ferroviario.

Dirigentes comentan que en ambos roles cumplió una labor activa en la defensa de los derechos de los trabajadores, en los que solía enfrentarse a las gerencias por los problemas laborales y de seguridad que afrontaban a diario.

Jael confidencia que a lo largo de su carrera de maquinista José protagonizó varios accidentes, con atropellos y choques



Si estuviera vivo, José Bonnin Toro habría cumplido 59 años el lunes pasado. Aquí, con su familia en Armerillo, en la precordillera del Maule donde se estaba construyendo una casa.

en contra de peatones y vehículos que imprudentemente se metían en las vías férreas.

—Esas cosas no las comentaba porque quedaba tan afectado que nosotros lo cachábamos alto cuando pasaba algo. Llegaba calladito, se tomaba un tequito y subía a acostarse —cuenta la hija—. Pero me acuerdo de una vez que chocó a una señora que estaba embarazada. Él se sintió muy mal porque no supo sino muchas horas después que la señora estaba bien y que su guaguita estaba bien en la guatita.

José sabía de tragedias en el transporte, pues su padre murió atropellado por una micro en un accidente cuando él tenía 12 años. En las vías ferroviarias, cuentan en la familia, él comentaba que si hubiera más supervisión, más seguridad, esas cosas no pasarían.

Esa falta de control fue justamente lo que falló en la medianoche del 21 de junio.

José conoció a Marisol González gracias a su madre. Fue esta última quien llevó a su hijo a trabajar como cuidador de una clínica psiquiátrica de Estación Central cuando tenía 18 años. Los jóvenes se enamoraron y se casaron en 1986, cuando Jael tenía cinco meses.

—Ellos tenían una relación bien linda, en que viajaban mucho —cuenta la hija—. Él siempre se preocupaba de que no le faltara nada y hacía todo lo que mi mamá quería.

Junto a la pareja vivían en la casa Jael y su hijo Alonso, de 17 años.

En la familia definen a José como un hombre que siempre estaba en movimiento, ya fuera preparando asados o ebichés, yendo a comprar cachureos al Puma Bio-Bio o visitando a su padre en el cementerio. Dicen que las pocas ocasiones en que se quedaba tranquilo eran cuando se sentaba frente al televi-

sor a ver y rever su serie favorita, “Vikings”.

Otra ocupación habitual del maquinista era ir a Armerillo, una localidad precordillerana de la Región del Maule donde se estaba construyendo una casa. Jael cuenta que el proyecto nació cuando comenzaron a visitar unas cabinas de descanso que el sindicato construyó para los trabajadores ferroviarios.

—Mi mamá se enamoró del lugar, así que mi papá hizo las gestiones y le compró un terrenito. Ahora la casita ya estaba lista, le faltaba solamente la cocina —explica—. Mi papá iba casi todos los fines de semana y cada vez que tenía el día libre para terminarla. El deseo de ambos era irse a vivir ahí cuando él se jubilara.

Fotografías y videos los muestran a todos compartiendo en ese sitio, rodeados de montañas, ríos y cascadas. En uno de ellos se ve a José asar unas carnes bajo la atenta mirada de su nieto, mientras su esposa Marisol preparaba las cosas en la cocina. La imagen es similar a la que vivieron la tarde del 16 de junio de este año, pero esta vez en su casa de Puduhuel Sur. Ese día el ferroviario preparó un asado, se rieron un rato y por la tarde cada uno se fue a su pieza a descansar, pues el lunes había que volver a trabajar. Esa fue la última vez que compartieron todos juntos.

El jueves 20 de junio, José Bonnin y su ayudante Daniel Vega, de 43 años, conducían un tren con dos locomotoras y ocho vagones de la empresa Fepasa desde Rancagua al puerto de Ventanas, en Quintero, donde debían dejar las 1.346 toneladas de cobre de Codeco que transportaban.

Según consta en la investigación penal, pasada la medianoche su viaje era normal para el itinerario, es decir, José llevaba su máquina por la vía indicada, con las pocas encendidas y a 58 kilómetros por hora, siete menos del máximo permitido.

En dirección contraria viajaba un tren de EFE con nueve personas a bordo, cinco trabajadores y cuatro ciudadanos chinos, quienes se encontraban efectuando pruebas de sonido en la máquina, que era parte de un lote recientemente adquirido para realizar el servicio entre las regiones Metropolitana y de O'Higgins.

Pasadas las 23:30 del 19 de junio, el maquinista de la compañía fiscal y el Puesto de Comando Centralizado (PCC) concordaron en pasar de la vía 1 a la 2 para continuar con los testeos. De acuerdo con el Ministerio Público, el funcionario "olvidó" que por ella viajaba de sur a norte el convoy de Fepasa.

"Íbamos a una velocidad aproximada de 120 kilómetros por hora, y a eso de las 00:00 o pasada la medianoche, observamos que aparecían las luces del tren e indicio: 'Este tren viene por nuestra vía'", declaró ante la fiscalía uno de los ocupantes del tren de EFE.

"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", agrega.

A las 00:14 horas ambos trenes chocaron de frente en el sector Lo Herrera, en San Bernardo. Por su peso, el tren de Fepasa se mantuvo pegado a los rieles, mientras que el de EFE voló y quedó encima. Los especialistas coincidieron en que se trató del "peor accidente ferroviario del país en 20 años", con dos fallecidos y nueve heridos, cinco de ellos graves.

Jael recuerda que la primera noticia de que algo le había pasado a su padre la recibió a la una de la madrugada. Fue por un mensaje de WhatsApp que le envió la hija de un colega de su padre.

—Pesqué un Uber y me fui al trabajo de mi papá. Ahí me llamó un tío y me preguntó si sabía algo sobre mi papá. Yo le respondí que lo llamaba por teléfono, pero no me contestaba, entonces me dijo: "Yo la voy a buscar" —relata—. Ahí llegamos al lugar del accidente.

Jael toma aire para seguir relatando lo que vivió esa noche. Cuenta que en el sitio nadie le respondía a sus consultas, que llegaron familiares y que uno de sus tíos se concentró en averiguar lo que había sucedido, pero tampoco tuvo éxito.

"Recién a las 3 de la mañana me confirmaron que mi papá estaba atrapado adentro de la máquina".

Ante el nivel de daño con que quedó el convoy, su cuerpo logró ser retirado recién a las 5 de la tarde.

—Yo no dejé que mi mamá fuera al accidente. Ella estaba destruida con mi hijo en la casa —relata apenada—. Yo fui porque mi papá hubiera ido si me hubiera pasado algo a mí. No me hubiera dejado sola, pero yo no iba a permitir que mi mamá pasara por ese momento.

Jael agrega que a ella le correspondió reconocer los restos de su padre. Dice que ese momento fue tan fuerte que lo tiene borrado de su memoria.

De lo que sí se acuerda es de lo multitudinario que fue el funeral. Daniel Vega fue sepultado en su natal pueblo de Los Sauces, en la Región de La Araucanía, en tanto que los restos de José fueron depositados en el Cementerio Metropolitano. Jael cuenta que a despedir a su padre concurren cientos de personas y colegas de trabajo a agradecerles por alguna gestión



El jueves 20 de junio, José Bonnin y su ayudante Daniel Vega, de 43 años, conducían un tren con dos locomotoras y ocho vagones de la empresa Fepasa desde Rancagua al puerto de Ventanas, en Quintero, donde debían dejar las 1.346 toneladas de cobre de Codelco que transportaban. En dirección contraria viajaba un tren de EFE con nueve personas a bordo.

que su padre había hecho por ellos.

—Mucha gente llegó incluso a devolvernos plata que mi papá les había prestado. Él actuaba siempre callado, nunca nos contó que ayudaba a tanta gente... yo quedé realmente sorprendida... Sabía que mi papá era una buena persona, pero no me imaginé que tanto.



Han pasado 170 días desde el accidente ferroviario y Jael cuenta que tardó tres meses en volver a trabajar y en poder subirse otra vez al metro, pues le venían crisis de pánico. Añade que aunque está con terapia psicológica y remedios, aún no logra conducir en auto por carreteras. Para peor, comenta que su hijo estuvo en riesgo de repetir el año escolar debido a sus inasistencias y luego tuvo dificultades para matricularlo, puesto que carece de tarjetas bancarias o cheques, dado que de eso siempre se encargó su padre.

"Él era el que me decía qué hacer. Yo para todo le pedía su consejo", acota.

—Y a su madre ¿cómo la ve?

—Se trata de hacer la fuerte, mi hijo igual. Ambos tratan de

hacerse los fuertes, dicen que están bien, pero uno conoce a los suyos... todos nos mentimos, todos decimos que estamos bien, pero sabemos que no es así.

Por ahora la causa penal tiene a dos personas formalizadas. Se trata del maquinista del tren de EFE y el controlador de la empresa estatal, a quienes la fiscalía les imputó el delito establecido en el artículo 329 del Código Penal, que se refiere a "ignorancia culpable, imprudencia o descuido en las vías que causa involuntariamente lesiones, daños o muerte de personas". Para ambos el tribunal dictaminó arresto domiciliario nocturno, arraigo nacional, prohibición de asistir a la sala de comando centralizado de la compañía y de comunicarse entre sí.

Al primero el Ministerio Público le arroga que "tardó más del tiempo necesario" en realizar una maniobra de contramarca solicitada durante la prueba, mientras que al segundo le atribuye que "autorizó en forma imprudente y descuidada, con negligencia inexcusable" dicha solicitud, "olvidando el desplazamiento y ubicación del tren de carga".

A fines de octubre, la empresa fiscal presentó un informe que contó con el análisis técnico de peritos de la Deutsche Bahn, que son los ferrocarriles de Alemania. En él se confirma que el accidente se produjo por la autorización dada a dos máquinas para circular por la misma vía, lo que en el caso del tren de EFE se visó verbalmente.

Detectó también que no se prestó supervisión suficiente ni apoyo al controlador de parte de un inspector de turno; y que el tren de pruebas carecía al momento del hecho de un sistema de comunicación principal operativo a bordo, lo que infringe el Reglamento de Tráfico Ferroviario (RTF). De acuerdo con esta investigación, los intentos de contactos del controlador para alertar a una inminente colisión se hicieron a través de siete llamadas telefónicas entre las 00:10 horas y las 00:14, las que no fueron contestadas. Incluso hubo una marcada a un número equivocado.

Jael admite que la familia se ha mantenido al margen del proceso penal en curso y aún no han presentado una querrela contra quienes resulten responsables.

—Necesitamos estar bien emocionalmente para hacer algo, porque si no uno dispara para cualquier parte —se justifica—. Por ahora hemos visto que están culpando al chofer con el controlador de tráfico, pero se está cortando el hilo por lo más delgado, ellos no son los culpables reales. Mi papá desde el 2017 que venía denunciando que había mal funcionamiento de los equipos, de cosas que faltaban, de persecuciones sindicales... mi papá pasó años peleando porque las cosas no estaban funcionando bien.

Jael se quiebra por unos instantes, respira profundo y admite que, pase lo que pase en la justicia, ella nunca quedará conforme, pues su padre nunca más volverá a casa. 

Hace poco un terminal de buses usó una gigantografía con la foto del choque de los trenes para llamar a preferir su servicio. Entre los fierros retorcidos usados como una publicidad, dice Jael, su padre permaneció 17 horas.