

Pieza tenía solo 1,5% de uso: experto analiza el desrielo

EFE indicó que el desrielo se originó por el sobrecalentamiento de un rodamiento. Fepasa aseguró que el componente tenía solo un 1,5% de vida útil y experto UdeC calificó como “impensada” una falla tan prematura con poco recorrido.

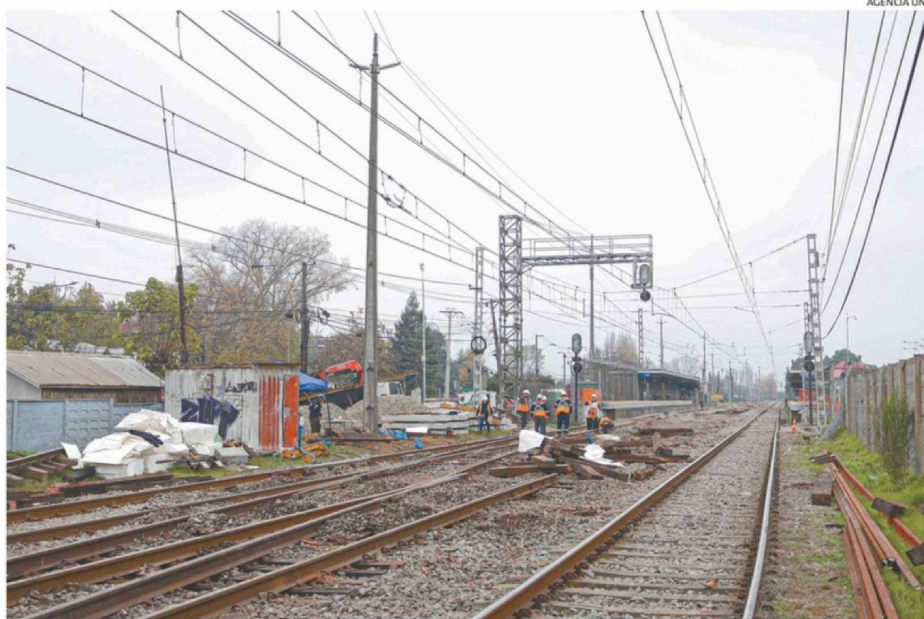
Pablo Martínez Tizka
 cronica@estrellaconce.cl

El director del Departamento de Ingeniería Mecánica de la UdeC, Emilio Dufeu, analizó aspectos sobre la causa que llevó al desrielo del tren de carga en Chiguayante este fin de semana, a partir de la investigación realizada por EFE y el informe de la empresa Fepasa, desde donde se indicó que la pieza que se sobrecalentó solo tenía apenas un 1,5% de su vida útil.

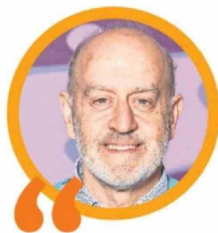
La Unidad de Investigación de Accidentes Ferroviarios (UIAF) de EFE señaló preliminarmente que “el desrielo tiene su inicio en el ingreso Sur de la estación de Chiguayante, donde la rueda N°7 del carro BDC-1025, se desprende del bogie, por corte del muñón del eje” y que “se identifica que el corte del muñón del carro BDC-1025, se produce por un sobrecalentamiento en su rodamiento”.

Durante esta jornada, Fepasa dio una respuesta respecto al informe preliminar de UIAF y señaló que “Fepasa solicitó una investigación técnica independiente a especialistas del Instituto de Investigaciones Tecnológicas de la Universidad de Concepción (IIT UdeC), con el objetivo de determinar con precisión el origen del evento. Entre otros aspectos, se hará entrega del elemento rodante del carro involucrado, formado por eje, rueda y rodamientos, para ser sometido a revisión y pruebas técnicas, proceso que se estima podría extenderse por al menos quince días”.

“Cabe señalar que estos componentes habían sido recientemente suministrados por el fabricante e instalados en el carro, y conta-



DESRIELO OCURRIÓ CERCA DE LA ESTACIÓN CHIGUAYANTE.



Más que un problema de mantenimiento, podría ser de materiales de construcción”.

Emilio Dufeu, director Dpto. Ing. Mecánica UdeC

ban con pocos kilómetros de uso, equivalentes al 1,5% de su vida útil”, añadieron.

La empresa co que “de manera preventiva, Fepasa retiró de circulación 27 carros reciente-

mente puestos en servicio, de una flota total de 2 mil unidades, debido a que sus elementos rodantes pertenecen a la misma partida suministrada por el proveedor de equipos. Esta medida no afecta la continuidad operacional de los servicios de la compañía”.

EXPERTO

El director de Ingeniería Mecánica UdeC, Emilio Dufeu, explicó qué es un bogie y un muñón del eje. “Los bogies son una estructura compuesta de 2 ejes y 4 ruedas sobre los que se monta el chasis del carro de ferrocarril. El muñón es un eje corto fijo donde va montada la rueda. Entre el muñón y la rueda va un par de rodamientos que permiten que la rueda gire respecto del muñón. Todas las partes son críticas desde el punto de vista de traslación del carro”

Consultado sobre si un sobrecalentamiento de rodamiento puede producir un corte tan severo del eje en pocos minutos o es un desgaste que se arrastra durante tiempo, el experto respondió que “un sobrecalentamiento produce una disminución del módulo elástico del acero y con ello también una pérdida de resistencia, por lo que podría llegar a una fractura del eje”.

Además, dijo que “un sobrecalentamiento mientras el tren se desplaza es difícil que lo detecten los operadores del tren (maquinista y ayudantes), ya que no tienen a la vista los bogies”.

¿Una falla como esta apunta más a desgaste, mantenimiento insuficiente o vida útil agotada?

El académico dijo que “la causa de la falla puede ser cualquiera de las enumeradas y también podría ser que el material de fa-



Sí nos preocupa profundamente que un hecho de estas características pueda repetirse”.

Jorge Lozano, alcalde de Chiguayante

bricación tenga deficiencias micro o macro estructurales”.

Al ser preguntado sobre si una falla así debiera detectarse antes de llegar al punto de fractura, Dufeu respondió que “eso se-

ría lo ideal, pero de acuerdo al informe de Fepasa, el carro tenía un recorrido equivalente, apenas a un 1.5% de su vida útil, por lo que es impensada una falla tan prematura”.

Finalmente, dijo que “más que un problema de mantenimiento, podría ser un problema de materiales de construcción, lo que implica revisar, inspeccionar y analizar el diseño y materiales con los que están construidos los carros de la misma procedencia que el que presentó la falla”.

ALCALDE

Tras los comunicados emitidos por EFE Sur y por Fepasa, el alcalde de Chiguayante, Jorge Lozano, señaló que “nosotros no podemos garantizar que una situación como ésta no vuelva a ocurrir, porque la autoridad técnica y oficial en esta materia es Ferrocarriles. Sin embargo, sí nos preocupa profundamente que un hecho de estas características pueda repetirse. Si estamos hablando de una falla material o de una fatiga estructural en uno de los carros, creemos que es indispensable revisar minuciosamente todos los componentes del sistema”.

“Lo ocurrido fue un descarrilamiento de gran magnitud, con nueve carros involucrados. Y la pregunta que debemos hacernos es: ¿qué habría pasado si se hubiese tratado de un tren de pasajeros? Estaríamos lamentando una tragedia completamente distinta”, dijo.

Por eso, es fundamental tener certeza de que se trató de un hecho puntual y, al mismo tiempo, realizar una revisión integral que entregue garantías de seguridad a la comunidad”, cerró.