

Motorinas ¿explosivas?



Xiomara Alsina Martínez

Con el oído pegado a la radio, la búsqueda en redes sociales y el intercambio de información entre vecinos, en los últimos días los espirituanos han estado muy atentos a un acontecimiento que los conmovió. Se trata de la explosión de la batería de una moto eléctrica que generó el incendio en una vivienda de la ciudad cabecera provincial, lo cual causó la muerte a una ciudadana de 68 años y lesiones a cuatro personas más, entre ellas dos menores, además de la destrucción de buena parte del inmueble y bienes del hogar.

Sucesos como este continúan ocurriendo, no solo en el territorio espirituario, sino en el resto del país. *Escambray* intenta dilucidar las causas que provocan estos lamentables incidentes que del 2020 a la fecha ya suman 32 en la provincia, según estadísticas aportadas por el mayor Oreilly Quintero Pentón, jefe de Operaciones del Cuerpo de Bomberos en Sancti Spiritus.

“Estamos hablando de una situación muy preocupante —alega el mayor Quintero—, sobre todo porque en los primeros cuatro meses del presente año ya llevamos 17 incendios relacionados con motorinas y que solicitan la intervención de nuestras fuerzas especializadas, aunque sabemos que han ocurrido otros que no fueron reportados, por lo que la tendencia es al crecimiento, si consideramos que en el 2020 el saldo fue de 15 hechos”.

Para encontrar el origen de las posibles causas asociadas a los accidentes con motos eléctricas, otros expertos vinculados a la Jefatura Provincial de Bomberos hablan de las reacciones generadas por el litio, un componente que se encuentra en el interior de las baterías y que es explosivo cuando se violan los parámetros técnicos.

Las baterías detonan en cualquier parte, existen reportes de hechos en plena vía pública, durante el tiempo de recibir la carga, en estado de reposo dentro de un local cerrado, en el patio de una vivienda, en las manos de una persona e, incluso, se han dado casos de incendios en motos que han estado meses sin rodar, pero todos guardan relación con los malos procedimientos, según afirman los especialistas del Cuerpo de Bomberos.

Nadie mejor que el mayor Ernesto Triana Caturla, jefe del Comando Provincial, con 28 años de experiencia en esta actividad, para conocer cómo se violan los protocolos, y las estadísticas así lo confirman. Del total de incendios ocurridos en motorinas durante el 2020, a siete se les habían adaptado las baterías, mientras que de las 17 del presente año, ocho fueron objeto de algún tipo de inventiva.

Pero en la amplia lista de irregularidades estudiadas por el cuerpo de expertos figuran, además, la violación del tiempo de reposo requerido después de ser usada la moto para conectarla al cargador, el cual no debe estar por debajo de los 45 minutos, como tampoco debe ponerse a rodar inmediatamente después de haber completado la energía, pues se exige de un margen de espera para que el litio se enfríe.

Esta propia fuente informativa revela que existen otras violaciones al parecer muy vinculadas a los accidentes ocurridos en apenas 16 meses en la provincia, entre las cuales figuran instalaciones eléctricas deficientes, dificultades con el voltaje del lugar y los equipos expuestos al sol o a altas temperaturas durante el proceso de alimentación de la energía.

Según sus consideraciones, las marcas más explosivas son las Águila y Mishozuki, con seis detonaciones durante el 2020 e igual número de hechos en los primeros cuatro meses del 2021.

Hasta el taller de Adalberto Pérez Hernández, uno de los más de 20 mecánicos de motorinas que existen en la ciudad de Sancti Spiritus llegó *Escambray*. “La situación se ha vuelto compleja —dice—, cada vez son más las baterías importadas que no ofrecen ningún tipo de garantías, en ocasiones las hemos abierto sin usar y encontramos que traen el BMS invertido, las pilas de varios modelos y componentes defectuosos, lo que demuestra que son armadas de forma artesanal”.

Ante la interrogante de que si esa manera de armar las motorinas por piezas es posible, Pérez Hernández asegura que sí porque en Panamá y otros países del área venden los componentes y piezas y hay personas que se dedican a conformarlas sin ningún requerimiento técnico, no poseen registro de las normas de seguridad o contra incendio; el negocio es vender y muchos cubanos que salen a comprar no reparan en esos detalles.

Por otro lado, es cierto que los mecánicos les hacen adaptaciones y esa pudiera ser la causa de algunos incendios, cuestión que reconoce el experimentado mecánico: “El BMS de las baterías es prácticamente toda la seguridad que ella pueda tener, es como un fusible que se dispara ante cualquier irregularidad y

alerta de un problema. Pero hay quien se lo desconecta, la pone directa y entonces no hay un mecanismo regulador. Pero las baterías son una caja de sorpresa, a mí me pasó que, después de un año y tres meses usando una, explotó y perdí todo el equipo en cuestión de minutos, fue cuando entendí que la garantía está en las baterías que se comercializan en Cuba”.

Vía correo electrónico *Escambray* contactó con David Rodríguez Seija, jefe de la planta de venta en la Empresa Ángel Villarreal, de Santa Clara, quien aseguró que son las baterías de litio las que provocan la mayoría de los accidentes registrados en la isla.

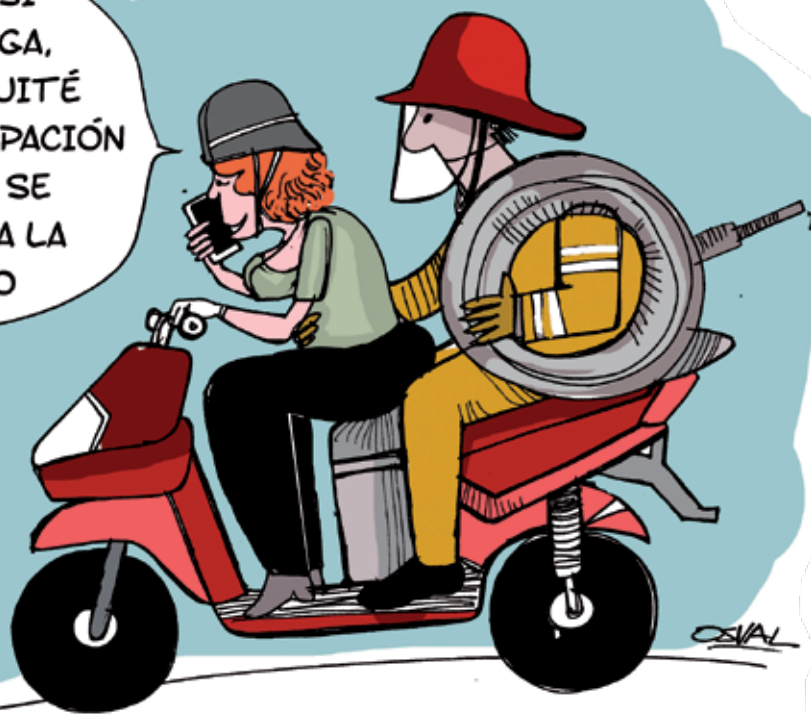
El directivo expuso que las baterías importadas por personas naturales tienen diferencias en cuanto a lo que dicen en sus etiquetas y las verdaderas propiedades, por ejemplo, algunas indican 72 voltios, 35 amperes, cuando en realidad el amperaje es de 25 a 28, esto hace que tengan una potencia inferior y al ponerla en un ciclomotor, que necesite más energía, se calienta y puede llegar a explotar.

Igualmente, señaló como causa de tales siniestros la eliminación del circuito protector y la colocación de puente en el fusible, incluso la confección de baterías empleando los componentes de otras que ya cumplieron su función, pero lo fundamental es respetar los requisitos técnicos en el momento de poner a cargar el equipo o de usarlo después de completar su energía, algo que se viola frecuentemente.

Sobre la seguridad de las baterías que venden con las motos eléctricas ensambladas en la industria Minerva, Rodríguez Seija aseguró: “Los equipos comercializados por nuestra empresa llevan baterías de fosfato de Li y Fe que son de muy buena calidad, hasta hoy no tenemos reportes de ningún incidente de ese tipo”.

Según datos publicados por *Granma*, entre 2017 y 2020 las motos eléctricas se hallaron entre las principales causas de incendio en Cuba. La mitad de los accidentes ocurrieron en horario nocturno y 107 fueron causados por dejar el medio cargando sin supervisión, lo que ha conllevado a que el Ministerio del Interior recomiende prestar atención a sus parámetros de funcionamiento.

PUES SÍ
MI AMIGA,
YA ME QUITÉ
LA PREOCUPACIÓN
DE QUE SE
ENCIENDA LA
MOTO



CARTAS DE LOS LECTORES

A cargo de Delia Proenza Barzaga

Corregido pago de salario

Proporciona satisfacción conocer que el problema expuesto por algún lector a esta columna ha sido resuelto antes de que el caso se publique. Sucede con relativa frecuencia. En esta ocasión se trata de la inquietud remitida por tres trabajadoras del sector del Comercio, quienes se desempeñan como dependientas y administradoras de bodegas del Plan Turquino en el municipio de Fomento.

“Acudimos a este medio con la esperanza de visibilizar y solucionar el conflicto que nos aqueja. Nosotras, mujeres trabajadoras, nos hemos visto afectadas tras las modificaciones salariales correspondientes al proceso de reordenamiento”, reza el texto.

Más adelante las remitentes referían: “Escriben tres dependientas, de las bodegas de Las Cuabas, El Guineo y Pedrero Arriba. Antiguamente nuestro salario clasificaba en la escala No. 10, ahora lo bajaron a la No. 6, sin embargo, desempeñamos la misma labor por un salario que en las nuevas condiciones resulta bajo. Cada una en su respectivo local debe vender todos los productos de la canasta básica y cualquier mercancía adicional que se oferte por Plan Turquino; debemos responder por toda la contabilidad de la unidad, a lo que se suman labores pesadas como estibar cajas y sacos, y limpiar el local”.

Agregaban las mujeres que para ellas la jornada laboral comprende los días de lunes a sábado, durante la mañana y la tarde, con horas extras y “con la exigencia de más de 350 consumidores por cada bodega”. Según escribían a mediados de abril, habían comunicado su inconformidad en los órganos de dirección, pero persistía el inconveniente.

Fernando Paz Martí, al frente de la Empresa Municipal de Comercio en Fomento, detalló a *Escambray* que las administradoras de las zonas rurales, en este caso del Plan Turquino, devengaban, antes del reordenamiento monetario, 325 pesos mensuales, y que a partir del mes de enero del año en curso fueron ubicadas en el grupo No. 6, con un salario de 2 260 pesos.

“El 18 de marzo pasado entró en vigor la Resolución No. 53 del 2021, dictada por la Ministra de Trabajo y Seguridad Social, en correspondencia con la cual dichas administradoras pasaron a integrar el grupo No. 18 de la escala salarial, con un salario fijo de 4 810 pesos”, informó la fuente.

También especificó que el 28 de abril se les efectuó el pago de la diferencia correspondiente a los días entre el 18 y el 31 de marzo, y que de abril en adelante dichas trabajadoras cobrarían su salario habitual, ya incrementado.

“Se trata de una corrección como parte del proceso de reordenamiento; el ministerio rectificó lo concerniente al pago de ese grupo en específico. Nosotros, de conjunto con el sindicato, trasladamos las inconformidades a la instancia competente, pero no teníamos facultades para modificar nada”, declaró el directivo.

Dirija su correspondencia a:
Periódico *Escambray*.
Sección “Cartas de los lectores”.
Adolfo del Castillo No. 10
e/. Tello Sánchez y Ave. de los Mártires. S.
Spiritus
Correo electrónico:
correspondencia@escambray.cip.cu