01 de noviembre del 2026

Los primeros 60 segundos antes de recibir mineral

Antes de que llegue el primer camión, el personal de Recepción de Minerales tiene una oportunidad valiosa: observar el lugar donde se realizará el trabajo. Un recorrido breve puede descubrir peligros que ayer no estaban presentes, como una piedra grande sobre la vía, una zona húmeda o una señal desplazada.

No se trata solamente de revisar que el área esté limpia. También debemos comprobar que las rutas de ingreso y salida estén libres, que la visibilidad sea adecuada y que no haya personas ajenas cerca de la zona de maniobras o de descarga. Las barreras y delimitaciones deben encontrarse en su lugar.

Si detectamos un desnivel nuevo, un obstáculo, una protección dañada o una condición que dificulte la operación, debemos comunicarla antes de recibir vehículos. Continuar trabajando mientras se espera que alguien resuelva el problema puede convertir una condición sencilla en un accidente.

Durante el turno pueden cambiar las condiciones por el tránsito, la acumulación de mineral o el clima. Por eso, la revisión inicial no reemplaza la observación permanente: cuando aparezca un riesgo nuevo, corresponde detener o restringir la actividad afectada hasta establecer un control seguro.

Por ejemplo, imaginemos que al iniciar la mañana encontramos una señal caída y varias piedras en el acceso de los camiones. Aunque todavía no llegó ningún vehículo, alguien propone dejarlas allí porque la zona está despejada en ese momento.

La medida preventiva es: avisar, restringir el acceso afectado y asegurar la corrección antes de recibir unidades.

MENSAJE FINAL:

Un minuto de observación antes de comenzar puede evitar horas de consecuencias. Primero revisemos el área; después iniciemos la recepción.

02 de noviembre del 2026

Peatones y camiones: cada uno por su ruta

En Recepción de Minerales circulan trabajadores, conductores y vehículos que llegan con carga. Cuando una persona camina por la misma trayectoria de un camión, el riesgo no depende solamente de la velocidad: también intervienen el tamaño del vehículo, su distancia de frenado y las limitaciones de visibilidad del conductor.

Cada trabajador debe utilizar los pasos y accesos peatonales definidos, respetar las barreras y evitar los atajos por la zona de descarga. Acercarse a un camión estacionado tampoco significa estar automáticamente a salvo; el vehículo podría iniciar una maniobra sin que el peatón lo espere.

Antes de cruzar una ruta vehicular, detengámonos en un punto seguro y asegurémonos de que el tránsito esté controlado. No debemos confiar en que el conductor nos haya visto solamente porque miramos hacia la cabina. Nunca crucemos detrás de un vehículo que podría retroceder.

Si una ruta peatonal está bloqueada por mineral, materiales o un vehículo, se debe comunicar y utilizar un recorrido alternativo autorizado. No improvisemos un paso por la zona de maniobra para ahorrar unos segundos.

Por ejemplo, un compañero necesita entregar un documento y considera cruzar entre la cabina y la caja de un vehículo que espera. El conductor comienza a avanzar justo cuando la persona intenta pasar.

La medida preventiva es: usar el recorrido peatonal y los puntos de atención seguros; nunca tomar atajos junto a los vehículos.

MENSAJE FINAL:

La ruta segura es la que separa a las personas de los vehículos. Ninguna urgencia justifica atravesar una maniobra.

03 de noviembre del 2026

El punto ciego del volquete no perdona distracciones

Un camión volquete puede tener zonas que el conductor no observa directamente, incluso con espejos o cámaras. Estas zonas cambian según la posición del vehículo, el movimiento de la tolva y los obstáculos del entorno. Un trabajador situado muy cerca puede desaparecer del campo visual del conductor.

Durante la recepción no debemos caminar pegados a la cabina, a las ruedas ni a la parte posterior del camión. Tampoco es seguro acercarse porque el motor está encendido pero el vehículo parece inmóvil: podría avanzar o retroceder en cualquier momento.

Para coordinar con el conductor debemos utilizar el punto de contacto, distancia y señalización establecidos para el área. Si necesitamos transmitir una indicación, esperemos a que el vehículo esté detenido y exista una forma segura de comunicarnos. Los gestos improvisados desde distintos lados pueden generar confusión.

Si perdemos de vista al conductor o no podemos confirmar que la maniobra está controlada, mantengámonos fuera del recorrido y comuniquemos la situación. El chaleco reflectante aumenta la visibilidad, pero no elimina los puntos ciegos.

Por ejemplo, un trabajador se aproxima al costado derecho de la cabina para hacer una consulta. Aunque ve el rostro del conductor en el espejo, este podría no percibirlo cuando comienza a girar.

La medida preventiva es: retirarse del punto ciego y coordinar solamente desde los lugares y medios autorizados.

MENSAJE FINAL:

No basta con ver al camión: debemos asegurarnos de no estar en una zona donde el conductor no puede vernos.

04 de noviembre del 2026

Una sola indicación durante el retroceso

Cuando la configuración del área exige apoyo para una maniobra de retroceso, las señales deben ser claras y provenir de la persona designada. Si dos trabajadores dan instrucciones diferentes, el conductor puede dudar, cambiar de dirección o realizar un movimiento inesperado.

Antes de comenzar se debe confirmar quién dirige la maniobra, qué señales se emplearán y dónde permanecerán las personas. El señalero autorizado debe ubicarse en una posición segura, visible para el conductor y fuera de la trayectoria de las ruedas y de la carga.

Nunca debemos colocarnos directamente detrás del camión para indicarle cuánto le falta por retroceder. Tampoco debemos correr hacia la parte posterior para acomodar una barrera, retirar una piedra o verificar la ubicación mientras el vehículo está en movimiento.

Si el conductor pierde de vista al señalero, escucha instrucciones contradictorias o alguien ingresa a la zona restringida, la maniobra debe detenerse. Solo se reanudará cuando las condiciones y la comunicación vuelvan a ser seguras.

Por ejemplo, un volquete empieza a retroceder. Una persona señala que continúe y, desde otro lado, un compañero hace señas para detenerse. El conductor no sabe a cuál obedecer.

La medida preventiva es: detener el movimiento y restablecer una única coordinación antes de continuar.

MENSAJE FINAL:

Una maniobra segura necesita comunicación definida, no varios trabajadores intentando dirigir al mismo tiempo.

05 de noviembre del 2026

La fila de camiones también puede generar accidentes

La recepción de mineral no comienza únicamente al descargar. También hay riesgos cuando varios camiones esperan su turno para ingresar, avanzar o retirarse. Las filas desordenadas pueden provocar cruces, bloqueos de salidas y movimientos imprevistos entre unidades de gran tamaño.

Los vehículos deben utilizar los puntos de espera y el recorrido definido por la operación. El personal no debe pedir que un camión se estacione en cualquier espacio libre, especialmente si ese lugar bloquea una ruta peatonal, una salida de emergencia o la visibilidad de otros conductores.

Nunca debemos caminar entre dos camiones alineados sin confirmar que existe una condición segura. Cuando una unidad comienza a moverse, las personas cercanas podrían quedar expuestas a golpes y atropellos. Es importante mantener el orden de ingreso y evitar que los conductores intenten adelantar por iniciativa propia.

Si la zona se congestiona, corresponde coordinar la recepción y restringir nuevas entradas hasta recuperar el control. La presión por reducir la espera no debe reemplazar las reglas de circulación.

Por ejemplo, dos unidades llegan al mismo tiempo y una ocupa parcialmente la salida mientras espera que le indiquen dónde estacionarse. La segunda empieza a girar para pasar por un espacio estrecho.

La medida preventiva es: mantener los puntos de espera y suspender nuevos movimientos hasta despejar el recorrido.

MENSAJE FINAL:

Una fila ordenada permite trabajar con seguridad. La congestión se controla con coordinación, no con apuro.

06 de noviembre del 2026

El conductor visitante también debe conocer los peligros

Los conductores que llegan desde fuera de la planta pueden conocer muy bien su vehículo, pero no necesariamente las rutas, restricciones y riesgos particulares de nuestra área de Recepción de Minerales. Dar por hecho que ya saben cómo trabajar en el lugar puede originar confusiones.

Antes de autorizar el ingreso debemos confirmar que recibieron las indicaciones aplicables: recorrido permitido, velocidad interna, punto de espera, zona de descarga y forma de comunicarse con el personal. También deben conocer qué hacer si una maniobra no puede ejecutarse de forma segura.

Si el conductor tiene dudas, es preferible aclararlas con el vehículo detenido antes de ingresar al punto crítico. No debemos responder desde una zona donde pueda mover el camión de manera imprevista, ni permitir que el conductor busque por sí mismo un lugar alternativo de descarga.

Las reglas del área deben aplicarse de forma consistente al personal propio y a los visitantes. Una visita breve no reduce el riesgo de atropello, caída de material o choque.

Por ejemplo, un conductor que llega por primera vez observa dos accesos y elige el más próximo al punto de descarga. Nadie le ha explicado que ese acceso es peatonal.

La medida preventiva es: orientar y confirmar el recorrido permitido antes de autorizar su desplazamiento.

MENSAJE FINAL:

Un conductor bien informado toma mejores decisiones. La inducción y la comunicación segura comienzan antes de la descarga.

07 de noviembre del 2026

Tres puntos de apoyo al subir y bajar de la cabina

Subir y bajar de la cabina de un camión es una actividad cotidiana que puede pasar desapercibida. Sin embargo, la altura de los peldaños, el barro acumulado en el calzado y la prisa por entregar documentos pueden provocar resbalones o caídas.

Al descender, el conductor debe hacerlo mirando hacia los peldaños y utilizando los asideros disponibles, manteniendo tres puntos de contacto siempre que sea posible. No es seguro saltar de la cabina, bajar de espaldas ni llevar objetos en las manos que impidan sujetarse.

El personal de recepción tampoco debe pedir documentos mientras el conductor está subiendo o bajando. Es preferible utilizar un punto de atención seguro y permitir que la persona complete el descenso antes de iniciar la coordinación.

Si los peldaños están dañados, resbaladizos o existe una condición que dificulta el acceso, el conductor debe detenerse y aplicar una medida segura. Una caída al bajar del camión puede generar una lesión seria antes de que comience cualquier descarga.

Por ejemplo, el conductor baja de la cabina con el teléfono y una guía de remisión en la mano. El último escalón está húmedo y no logra sujetarse firmemente del pasamanos.

La medida preventiva es: detenerse, guardar los objetos y descender con apoyos seguros antes de entregar la documentación.

MENSAJE FINAL:

La seguridad del traslado empieza en el primer peldaño. Subir y bajar con apoyo es parte de la tarea.

08 de noviembre del 2026

Antes de descargar: comprobar que el punto esté libre

Llegar al punto de descarga no significa que la maniobra pueda comenzar inmediatamente. La zona puede tener mineral acumulado, personal realizando limpieza, obstáculos, una delimitación retirada o un camión saliendo. Autorizar una descarga sin verificar estas condiciones expone a todos.

Antes de dar conformidad, debemos revisar desde un lugar seguro que el espacio corresponda al punto autorizado y que no existan personas en la zona de caída o desplazamiento del mineral. También debe confirmarse que la ruta de ingreso y la de salida estén disponibles conforme al procedimiento.

Si hay trabajos de mantenimiento, inspecciones o limpieza próximos al lugar, la descarga no debe iniciarse hasta contar con la coordinación correspondiente. Una tolva o área de recepción puede parecer desocupada desde la cabina, pero eso no sustituye la verificación del entorno.

Si surge alguna duda sobre la estabilidad del terreno, las condiciones de la zona o la ubicación del camión, debemos comunicarla al responsable. No improvisemos una nueva posición de descarga para evitar una demora.

Por ejemplo, un camión llega listo para descargar, pero junto a la tolva hay trabajadores retirando materiales. Desde la cabina no se distingue si la zona de caída está libre.

La medida preventiva es: no autorizar la descarga hasta coordinar la salida de personas y verificar el área.

MENSAJE FINAL:

Primero se libera y verifica el lugar; después se autoriza la descarga. La secuencia protege vidas.

09 de noviembre del 2026

Camión detenido no significa camión asegurado

Un volquete puede permanecer inmóvil unos momentos y, aun así, desplazarse inesperadamente si no está correctamente inmovilizado. El riesgo aumenta cuando existe pendiente, terreno irregular o personal trabajando cerca del vehículo.

Antes de iniciar las actividades que lo requieran, debe verificarse la condición de detención del camión conforme al procedimiento de la planta y las instrucciones para el vehículo. Las medidas de estacionamiento, freno y calzos, cuando correspondan, deben aplicarse por el personal responsable y de forma segura.

Ningún trabajador debe colocarse delante o detrás de las ruedas para acomodar materiales mientras exista posibilidad de movimiento. Si observamos un vehículo que cambia de posición o no permanece estable, debemos retirarnos de la zona de riesgo y comunicar la situación.

Una vez terminada la descarga, la salida del camión debe coordinarse para confirmar que no haya personas, herramientas u obstáculos en la ruta. El peligro de atropello reaparece en el momento en que se reinicia el desplazamiento.

Por ejemplo, un conductor baja para realizar una consulta mientras la unidad permanece en una zona con ligera pendiente. Un trabajador se coloca cerca de la rueda para conversar.

La medida preventiva es: exigir las medidas de inmovilización aplicables y mantener a todos fuera de la trayectoria del vehículo.

MENSAJE FINAL:

Detenerse es solo una parte del control. Antes de acercarnos, debemos confirmar que el vehículo no pueda desplazarse inesperadamente.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

10 de noviembre del 2026

El terreno desnivelado puede volcar una descarga

Cuando un volquete eleva su caja, la carga y el centro de gravedad cambian. Si el terreno está inclinado, hundido o irregular, la estabilidad del vehículo puede verse comprometida, especialmente cuando parte del mineral queda adherido a un costado.

Antes de autorizar el basculamiento se deben verificar las condiciones de la plataforma de descarga y la posición del camión según el procedimiento operativo. No debemos normalizar hundimientos, grietas, material suelto o superficies con pendiente transversal visible.

Si el vehículo se inclina de forma anormal, el material queda desplazado hacia un lado o el piso parece ceder, no debemos acercarnos a investigar durante la maniobra. Se debe detener la operación conforme al procedimiento, mantener el perímetro libre y comunicar la condición.

El personal de recepción no debe intentar corregir la posición del volquete mientras la caja está elevada ni pedir un movimiento que incremente la inestabilidad. El control del terreno y de la descarga debe resolverse antes de continuar.

Por ejemplo, después de varias descargas, aparece una depresión en la plataforma. El siguiente volquete se ubica cerca y el conductor propone levantar la caja porque todavía puede estacionarse.

La medida preventiva es: detener la operación y solicitar evaluación del terreno antes de permitir el basculamiento.

MENSAJE FINAL:

Un piso inseguro puede convertir una descarga rutinaria en un vuelco. Si el terreno no ofrece estabilidad, la descarga no se autoriza.

11 de noviembre del 2026

Volquete con caja elevada: mantente fuera de su alcance

Una caja de volquete elevada cambia por completo las zonas peligrosas alrededor del vehículo. Además del posible vuelco, existe riesgo por caída de material, movimiento inesperado de la estructura o descenso no controlado de la caja.

Mientras la caja está levantada, ninguna persona debe ingresar debajo de ella ni acercarse al área donde podría caer o desplazarse. Tampoco debemos aprovechar ese momento para recoger piedras, retirar una herramienta o verificar un detalle de la parte posterior.

Si surge una falla o la caja no desciende como corresponde, el conductor y el personal de recepción deben mantener a las personas alejadas y comunicar la situación. Cualquier intervención requiere control de energías, soportes o dispositivos previstos por el fabricante y personal competente.

El fin de la descarga no debe confirmarse únicamente porque dejó de caer mineral. Antes de reiniciar el desplazamiento, debe verificarse que la caja esté completamente baja y en una condición segura de circulación.

Por ejemplo, la carga terminó de caer, pero la caja del volquete continúa levantada. Un trabajador se acerca por debajo para observar una manguera que parece estar floja.

La medida preventiva es: mantener la exclusión y solicitar intervención competente; nunca ingresar bajo la caja elevada.

MENSAJE FINAL:

La caja elevada es una zona de peligro. Nadie se coloca debajo ni intenta intervenirla sin los controles específicos.

12 de noviembre del 2026

Compuerta posterior: un golpe puede llegar de repente

La compuerta trasera del volquete puede estar sometida a presión por la carga o presentar un mecanismo que se mueva de forma imprevista. Una persona ubicada detrás del vehículo podría recibir un golpe o quedar atrapada si la compuerta se libera.

Antes de la descarga debemos mantener despejada la zona posterior del camión y respetar el sistema de apertura establecido para cada unidad. No corresponde manipular pestillos, seguros o bisagras por iniciativa propia ni acercar las manos para ayudar a liberar material.

Cuando una compuerta se queda trabada o no abre como se espera, se debe detener la maniobra y dar aviso al responsable. Golpear el mecanismo, jalar una cadena o colocarse detrás para observar mejor puede exponer al trabajador a la liberación repentina del mineral.

Una vez que la descarga termina, el conductor debe verificar que los elementos de cierre se encuentren asegurados conforme al procedimiento antes de desplazarse. Un componente suelto durante el tránsito también representa un riesgo.

Por ejemplo, la compuerta posterior no se abre en el primer intento. Alguien sugiere liberar el mecanismo golpeándolo desde atrás con una herramienta.

La medida preventiva es: cancelar la maniobra, despejar la trayectoria de la compuerta y comunicar la falla.

MENSAJE FINAL:

Nunca solucionemos un cierre trabado ubicándonos en su trayectoria. La carga y la compuerta pueden moverse sin aviso.

13 de noviembre del 2026

Cuando el mineral no baja, no improvises el desatoro

En ocasiones el mineral se compacta, se adhiere a la caja o no fluye de manera uniforme durante la descarga. La presión por vaciar rápidamente el camión puede llevar a intentar sacudirlo, golpear la estructura o acercarse a la carga retenida.

Una acumulación puede liberarse de golpe y alcanzar a quienes están cerca. Por eso, si el material no desciende normalmente, se debe interrumpir la maniobra de acuerdo con el procedimiento y mantener a las personas fuera de la zona de caída.

Está prohibido trepar a la caja, introducir herramientas o golpear desde un lugar expuesto para desprender material. La evaluación y corrección deben quedar a cargo del personal competente, con el vehículo asegurado y los controles necesarios para prevenir movimiento, caída de mineral o liberación de energía.

Si el problema se repite con una carga o una unidad, debemos registrarlo y comunicarlo. Una solución improvisada puede parecer rápida, pero pone en riesgo al trabajador que se aproxima demasiado.

Por ejemplo, queda una parte del mineral retenida dentro de la caja. Desde afuera, un compañero propone subirse por un lateral y desprender el material con una barra.

La medida preventiva es: impedir la intervención improvisada y aplicar una evaluación y método de desatoro autorizado.

MENSAJE FINAL:

Cuando la carga se queda retenida, el peligro no desaparece. Alejarse, detener y evaluar es más seguro que improvisar.

14 de noviembre del 2026

Antes de retirar una lona, observa la carga

Algunos vehículos transportan mineral protegido con lona o cubierta. Durante el recorrido pueden desplazarse piedras, sacos o partes de la carga; al retirar las amarras o abrir la protección, el material podría caer hacia uno de los costados.

Antes de permitir el retiro de la cubierta se debe verificar la posición del vehículo, las condiciones visibles de la carga y la zona de exclusión. No debemos situarnos junto a un costado donde exista material inestable ni debajo de una lona tensada que pueda soltarse.

El retiro debe realizarlo personal autorizado mediante el sistema previsto para el vehículo. Si exige acceso a una altura, deben aplicarse los controles correspondientes; no se debe trepar por los neumáticos o utilizar apoyos improvisados para ganar alcance.

Si la carga parece desplazada o la cubierta está demasiado tensa, se debe suspender la apertura y consultar al responsable. Una piedra puede quedar retenida mientras la lona está cerrada y desprenderse apenas se libera.

Por ejemplo, antes de descargar, la lona de una unidad se ve abultada hacia un costado. El conductor intenta soltar las amarras desde ese mismo lado para terminar rápido.

La medida preventiva es: alejarse de la caída probable y verificar un método de apertura seguro.

MENSAJE FINAL:

No abramos una carga sin observar primero su estabilidad. La prevención empieza antes de soltar la primera amarra.

15 de noviembre del 2026

Piedras sueltas: cuidado con la caída lateral

Durante la recepción y descarga pueden quedar fragmentos de mineral sobre la parte superior, bordes o laterales de la carga. Al mover el camión, abrir una compuerta o producirse una vibración, una piedra puede desprenderse y alcanzar a una persona cercana.

Mantener una distancia segura respecto al vehículo y sus zonas de descarga es más eficaz que intentar esquivar un fragmento cuando ya está cayendo. No debemos situarnos junto a los costados para mirar el contenido mientras el camión está por iniciar la maniobra.

Si observamos piedras sobresalientes o material que parece inestable, debemos advertir y comunicar la condición desde un lugar protegido. Retirar manualmente una piedra desde el exterior del vehículo puede desencadenar la caída de otras, por lo que no debe hacerse de forma improvisada.

El casco y los demás EPP definidos ayudan a reducir la exposición, pero no reemplazan la delimitación del área. Es esencial controlar el acceso a la trayectoria probable de caída del mineral.

Por ejemplo, una piedra grande asoma por la parte superior de la carga. Se mueve ligeramente cuando el camión se acomoda, aunque todavía no ha caído.

La medida preventiva es: mantener el área sin personas, comunicar la condición y no intentar retirar la piedra a mano.

MENSAJE FINAL:

La piedra que vemos puede ser la primera de varias que caigan. Mantengamos libre la zona de desprendimiento.

16 de noviembre del 2026

Sacos de mineral: primero revisa su integridad

Cuando se reciben sacos o paquetes de mineral transportados en tráileres, un saco roto, humedecido o con costuras debilitadas puede abrirse durante su manipulación. La pérdida repentina de contenido puede provocar golpes, desorden y exposición al material derramado.

Antes de trasladar un saco debemos observar si tiene roturas, deformaciones, fugas o señales de deterioro. También es importante confirmar que su peso y volumen permiten manejarlo con el método disponible, evitando sujetarlo de una costura que podría ceder.

Un saco dañado no debe levantarse apresuradamente ni colocarse encima de otros para ocultar el problema. Se debe comunicar y utilizar el procedimiento previsto para su aseguramiento, contención o acondicionamiento antes del movimiento.

Cuando se movilizan varios sacos, la coordinación de los trabajadores y el orden del espacio son fundamentales. Nadie debe ubicarse en un punto donde pueda quedar aprisionado si una unidad se desliza o se rompe.

Por ejemplo, durante la descarga de un tráiler se detecta un saco con una costura abierta. Al intentar sujetarlo de la parte superior, comienza a salir mineral por el costado.

La medida preventiva es: detener su manipulación y seguir el método de contención o reembalaje previsto.

MENSAJE FINAL:

La recepción segura comienza por observar el embalaje. Un saco deteriorado requiere control antes de moverlo.

17 de noviembre del 2026

Apilamiento temporal: que nada termine en el suelo

Durante la recepción puede ser necesario ubicar sacos o paquetes de mineral de manera temporal antes de su traslado. Aunque el apilamiento dure poco tiempo, una base irregular o una distribución inestable pueden provocar que el material se deslice o caiga.

Debemos utilizar únicamente las zonas y alturas de apilamiento autorizadas para el tipo de envase y carga. Los sacos dañados o deformados no deben emplearse como base. No se debe apoyar una pila contra una puerta, baranda o elemento que no esté diseñado para soportarla.

El personal debe mantener libres los pasillos y evitar pasar entre una pila inestable y una pared o estructura. Si al retirar un saco los demás pierden estabilidad, no debemos intentar sostenerlos con el cuerpo; corresponde alejarnos y controlar la situación.

Antes de iniciar la siguiente operación conviene revisar que los paquetes permanezcan estables y no sobresalgan hacia las zonas de tránsito. Una pila pequeña también puede provocar lesiones si cae sobre los pies o atrapa las manos.

Por ejemplo, un trabajador apila los últimos sacos sobre una base que quedó inclinada. Minutos después se observa que uno sobresale hacia el pasillo por donde circulan compañeros.

La medida preventiva es: restringir el paso y estabilizar la carga utilizando un método seguro y autorizado.

MENSAJE FINAL:

El apilamiento temporal también necesita controles. Un material mal colocado puede caer en el momento menos esperado.

18 de noviembre del 2026

No pongas las manos en el punto de aprisionamiento

Al acomodar sacos, contenedores pequeños o materiales de recepción, las manos suelen utilizarse para guiar el movimiento. El riesgo aparece cuando los dedos quedan entre el material y una pared, el borde de la tolva o la estructura de otro paquete.

Antes de mover una carga debemos identificar dónde podría apoyar, caer o desplazarse. Durante la maniobra, las manos deben permanecer fuera de los puntos de contacto y se deben utilizar los medios de sujeción adecuados. No intentemos detener con los dedos un material que se desliza.

Cuando dos trabajadores comparten una tarea, deben acordar quién dirige el movimiento y cuándo se soltará la carga. Movimientos no coordinados pueden causar golpes y atrapamientos incluso con materiales que parecen relativamente pequeños.

Si una carga queda trabada, no debemos introducir la mano para liberarla mientras pueda moverse. Se debe detener, estabilizar y buscar una forma segura de recuperar el material. Los guantes no eliminan el riesgo de aplastamiento.

Por ejemplo, dos personas acomodan un saco en un espacio reducido. Una de ellas deja los dedos entre el paquete y la pared justo cuando la otra realiza el empuje final.

La medida preventiva es: coordinar el movimiento y retirar las manos de la zona de contacto antes de empujar.

MENSAJE FINAL:

Las manos no son herramientas para detener una carga. Antes de moverla, identifiquemos dónde podrían quedar atrapadas.

19 de noviembre del 2026

Traslado manual: no conviertas la prisa en lesión

En recepción puede ser necesario trasladar muestras, sacos pequeños, herramientas o accesorios de apoyo. Una tarea repetida muchas veces puede generar fatiga y lesiones musculares, especialmente si el material se levanta lejos del cuerpo o el camino está lleno de obstáculos.

Antes de mover una carga debemos evaluar su peso, tamaño, agarre y distancia. Si dificulta la visión, requiere un esfuerzo excesivo o no puede controlarse con seguridad, corresponde dividirla, solicitar apoyo o utilizar una ayuda mecánica adecuada disponible y autorizada.

La ruta debe revisarse antes de iniciar. No debemos girar el tronco bruscamente con una carga sostenida ni intentar recuperar un paquete que se cae. También debemos coordinar con el compañero cuando el movimiento se realiza entre dos personas.

Si aparece dolor o sensación de pérdida de control, la tarea debe detenerse. Es mejor realizar dos desplazamientos seguros que forzar un traslado que exceda nuestra capacidad física.

Por ejemplo, un trabajador intenta trasladar solo un paquete voluminoso hasta otra zona. Para poder sujetarlo, debe girar el cuerpo y caminar sin ver bien el piso.

La medida preventiva es: detener el traslado, evaluar la carga y buscar apoyo o un medio auxiliar autorizado.

MENSAJE FINAL:

No todo lo que podemos levantar debemos levantarlo solos. Evaluar la carga también es trabajar con seguridad.

20 de noviembre del 2026

Objetos extraños en la carga: observa, no retires

El mineral recibido puede presentar piezas metálicas, trozos de madera, alambres, envases u otros elementos que no corresponden a la carga esperada. Intentar retirarlos de inmediato puede exponer las manos a cortes, golpes o caída de material.

Durante la verificación visual debemos observar desde una posición segura y comunicar cualquier elemento extraño. No se debe ingresar a la caja del camión, subirse a la pila ni acercarse a la tolva para sacar un objeto con las manos cuando existe posibilidad de movimiento de mineral o equipos.

Un objeto aparentemente pequeño puede estar sujeto por otras piedras o tener bordes filosos. Su retiro, cuando sea necesario, debe planificarse con el personal competente y realizarse mediante el método definido para controlar vehículos, energía y movimiento de la carga.

También es importante registrar la condición e informar a quien corresponda para evitar que el elemento alcance las etapas siguientes del proceso. La observación a tiempo reduce exposiciones y evita intervenciones de emergencia.

Por ejemplo, mientras se observa el mineral se detecta un alambre metálico que sobresale. Alguien propone jalarlo antes de que el camión descargue, pero está sujetado entre varias piedras.

La medida preventiva es: no tocarlo; comunicar y organizar una intervención segura si corresponde retirarlo.

MENSAJE FINAL:

Detectar un objeto extraño es una buena acción preventiva; retirarlo sin controles puede convertirse en un accidente.

21 de noviembre del 2026

Borde de tolva: un paso de más puede ser fatal

Los bordes de tolvas y zonas de descarga pueden presentar desniveles, aberturas o material suelto. Acercarse para mirar mejor el mineral o comprobar si terminó de caer puede exponer al trabajador a una caída de diferente nivel o al desplazamiento repentino de material.

Debemos respetar barandas, barreras y límites de acceso, sin inclinarnos sobre ellos ni retirarlos para ganar visibilidad. Las inspecciones deben hacerse desde puntos autorizados, utilizando los medios previstos para observar el proceso sin ingresar a la zona peligrosa.

Si un objeto cae dentro de la tolva, no debe intentarse recuperarlo directamente. Se debe comunicar al responsable y aplicar los procedimientos de intervención correspondientes, incluyendo el control de energías y del movimiento del mineral cuando sea necesario.

Cuando observemos una protección floja, dañada o retirada, el área debe restringirse hasta que se establezca una condición segura. Una baranda no es un apoyo para acercarse más: es un límite que debemos respetar.

Por ejemplo, una carpeta de registro cae por encima de la protección hacia la tolva. La persona intenta apoyarse en la baranda para alcanzarla antes de que llegue otro vehículo.

La medida preventiva es: impedir el acercamiento al borde y solicitar recuperación solamente mediante el procedimiento autorizado.

MENSAJE FINAL:

Ningún objeto vale una caída a la tolva. Mantengamos distancia y respetemos las barreras de protección.

22 de noviembre del 2026

No te quedes entre el camión y una estructura fija

Durante las maniobras puede formarse una zona de atrapamiento entre un camión y un muro, columna, baranda o cualquier estructura fija. Si el vehículo se mueve unos centímetros, una persona situada allí podría quedar aplastada sin tener espacio para escapar.

No debemos utilizar esos espacios para conversar con el conductor, revisar una placa o esperar el final de la descarga. El hecho de que el vehículo parezca detenido no elimina el peligro, especialmente cuando la maniobra aún no ha terminado.

Antes de coordinar una descarga debemos identificar por dónde desplazarnos sin quedar encerrados entre el camión y una estructura. Cuando sea necesario comunicarnos, lo haremos desde un lugar definido y seguro, fuera de las trayectorias posibles.

Si vemos a un compañero ubicarse en un punto de aprisionamiento, debemos advertirlo y detener la maniobra si existe exposición inmediata. Corregir a tiempo una mala ubicación puede prevenir un accidente grave.

Por ejemplo, un trabajador se sitúa entre la parte lateral del volquete y una estructura para hablar con el conductor. El espacio parece suficiente hasta que el vehículo inicia un giro.

La medida preventiva es: salir de inmediato del punto de aprisionamiento y detener la maniobra si existe exposición.

MENSAJE FINAL:

Nunca uses como punto de espera el espacio entre un vehículo y una estructura. Mantén siempre una salida segura.

23 de noviembre del 2026

Una emergencia vehicular exige despejar el área

Un fallo de frenos, una colisión, un movimiento inesperado o la pérdida de estabilidad de un camión pueden convertirse rápidamente en una emergencia. En ese momento, correr hacia el vehículo sin evaluar el peligro podría sumar más personas accidentadas.

Ante una situación así, debemos dar aviso por el medio establecido, alejarnos de la trayectoria probable del vehículo y evitar el ingreso de curiosos. No se debe intentar detener un camión empujándolo, colocando piedras manualmente frente a sus ruedas o situándose en su camino.

La respuesta debe quedar a cargo del personal entrenado y del plan de emergencia del centro de trabajo. Las personas que no tienen una función asignada deben mantenerse en un lugar seguro, permitir el acceso a los equipos de respuesta y seguir las instrucciones.

Es importante conocer previamente cómo reportar el incidente y cuál es el punto de reunión que corresponde. No esperemos a que ocurra una emergencia para averiguar a quién llamar o hacia dónde retirarnos.

Por ejemplo, se escucha un golpe y una unidad comienza a desplazarse inesperadamente. Varias personas miran hacia el camión y una intenta correr para colocar una piedra delante de la rueda.

La medida preventiva es: no acercarse al vehículo; despejar el área y activar el reporte de emergencia.

MENSAJE FINAL:

Ante un vehículo fuera de control, no intentemos ser héroes frente a las ruedas. Avisar y despejar puede salvar vidas.

24 de noviembre del 2026

Humo en un camión: no te acerques por curiosidad

El humo, olor a quemado o sobrecalentamiento de un vehículo puede indicar una avería o el inicio de un incendio. La reacción incorrecta sería reunir personas alrededor para averiguar de dónde sale, mientras el conductor intenta continuar su recorrido.

Si se detecta una señal de este tipo debemos comunicarla de inmediato, mantener libre el acceso y seguir el procedimiento de emergencia. La unidad no debe continuar su maniobra sin que se evalúe la condición. Ningún trabajador debe introducir las manos en el motor, abrir compartimentos calientes o improvisar reparaciones.

Si hay un incendio, solo el personal capacitado debe utilizar un extintor cuando la situación, el medio disponible y una ruta de escape segura lo permitan. Si existe peligro de propagación o pérdida de control, la prioridad es retirarse y activar la respuesta establecida.

Mantener despejado el espacio alrededor de los camiones y conocer las alarmas permite reaccionar oportunamente. El tiempo que se pierde observando por curiosidad puede ser el que se necesita para evacuar.

Por ejemplo, de un vehículo que espera se observa olor a quemado y humo cerca del compartimento del motor. Dos trabajadores se acercan para abrirlo y ver qué ocurre.

La medida preventiva es: mantener distancia, comunicar la emergencia y dejar la intervención al personal preparado.

MENSAJE FINAL:

El humo es una señal para detener, comunicar y aplicar el plan; no una invitación para acercarse.

25 de noviembre del 2026

Lluvia, barro y piso blando: la ruta puede cambiar

Una lluvia corta puede modificar las condiciones del área de recepción. Los charcos pueden ocultar desniveles, el barro reduce la adherencia del calzado y las ruedas, y un suelo reblandecido puede dejar de soportar de forma segura la posición prevista para un vehículo.

Después de una lluvia debemos observar las rutas peatonales, las zonas de maniobra y el punto de descarga desde un lugar seguro. Las áreas encharcadas o con hundimientos deben comunicarse para que sean evaluadas antes de permitir el tránsito o basculamiento de los camiones.

Los trabajadores deben caminar por accesos habilitados, evitar saltar entre piedras para cruzar charcos y mantener la atención en las superficies resbaladizas. Si es necesario acondicionar o restringir un sector, la medida debe realizarse con coordinación y sin exponerse al paso de vehículos.

No debemos asumir que la plataforma sigue siendo estable porque ayer se utilizó sin problemas. El terreno puede cambiar durante el turno, y la decisión segura es reevaluar sus condiciones.

Por ejemplo, llovió durante el descanso y ahora hay barro cerca del punto de descarga. Un camión deja huellas profundas en un sector que se utilizó normalmente por la mañana.

La medida preventiva es: suspender esa ubicación y solicitar la evaluación de la plataforma antes de continuar.

MENSAJE FINAL:

Después de llover, no se trabaja con las condiciones de ayer. Revisemos el terreno antes de continuar.

26 de noviembre del 2026

Viento fuerte: cambios inesperados durante la descarga

El viento puede alterar la visibilidad y el comportamiento de materiales sueltos o cubiertas durante la recepción de mineral. Una ráfaga puede mover una lona, proyectar fragmentos livianos o reducir momentáneamente la capacidad de observar una maniobra.

Si el viento dificulta la comunicación visual o impide controlar de forma segura una cubierta, debemos detener la actividad afectada y evaluar una alternativa. No se debe pedir a los trabajadores que sujeten una lona grande con el cuerpo cuando pueda desplazarlos o hacerlos caer.

Durante la descarga es importante mantenerse fuera de la zona probable de dispersión y respetar los controles previstos. Los trabajadores no deben acercarse a un camión para confirmar verbalmente una indicación cuando existe visibilidad reducida: se utiliza el medio seguro de comunicación definido.

La actividad solo debe continuar cuando se cumplan las condiciones de seguridad establecidas para el área. Adaptarse al clima no significa aceptar nuevos riesgos; significa cambiar la forma de trabajar o esperar a que se recupere el control.

Por ejemplo, una ráfaga levanta la lona durante su retiro. El trabajador siente que el material tira de sus brazos y un compañero se ofrece a sujetar el otro extremo.

La medida preventiva es: interrumpir el retiro y utilizar un método que no exponga a las personas al arrastre.

MENSAJE FINAL:

Si el viento impide controlar una maniobra, la decisión correcta es detenerla y reevaluar.

27 de noviembre del 2026

Turnos con poca luz: no trabajemos por suposiciones

Al amanecer, al anochecer o durante condiciones de poca iluminación, un obstáculo puede confundirse con una sombra y un trabajador puede resultar difícil de distinguir del entorno. La visibilidad limitada es especialmente peligrosa cuando un camión ingresa, gira o retrocede.

Antes de iniciar las actividades debemos verificar que la iluminación disponible permita reconocer la ruta, las delimitaciones, los desniveles y a las personas. Si una luminaria está dañada o un punto importante queda oscuro, debemos comunicarlo y restringir la maniobra cuando no puedan garantizarse condiciones seguras.

Los elementos reflectantes ayudan a que seamos visibles, pero no sustituyen una iluminación adecuada ni autorizan a entrar en la trayectoria de un vehículo. Tampoco es suficiente utilizar una linterna personal para guiar una descarga si el entorno continúa sin visibilidad segura.

Cuando aparece un obstáculo o una condición que no podemos identificar claramente, debemos detenernos y confirmarla desde una posición protegida. No caminemos hacia una sombra para descubrir si es una piedra o una persona.

Por ejemplo, al terminar la tarde, una luminaria se apaga y deja en sombra parte de la ruta de retroceso. El conductor propone continuar porque conoce bien el lugar.

La medida preventiva es: no aceptar la maniobra sin visibilidad adecuada y comunicar la necesidad de restablecer el control.

MENSAJE FINAL:

Si no podemos ver el riesgo, tampoco podemos controlarlo. La visibilidad es una condición para operar con seguridad.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

28 de noviembre del 2026

Cambio de turno: peligros que no deben quedar sin contar

Un equipo entrante puede encontrar una zona aparentemente normal, sin saber que en el turno anterior se observó un hundimiento, una compuerta defectuosa o una ruta temporalmente restringida. Esa información puede ser tan importante como conocer cuántos camiones se recibieron.

Durante el relevo debemos comunicar las condiciones inseguras pendientes, las restricciones de acceso, las actividades de mantenimiento cercanas y los cambios en la organización del tránsito. Si un vehículo presentó una falla o un punto de descarga fue bloqueado, el siguiente equipo debe conocerlo antes de comenzar.

La información debe registrarse y transmitirse mediante el medio establecido, sin confiar solamente en comentarios informales. Cuando sea posible, conviene indicar dónde está el problema, a quién se comunicó y qué control permanece vigente.

Quien recibe el turno debe confirmar que comprendió las restricciones y verificar el área antes de continuar. Una observación que no se transmite puede repetirse como un accidente en el siguiente turno.

Por ejemplo, en el turno saliente una señal de tránsito quedó dañada por un camión. El equipo se retira sin comentarlo porque ya notificó verbalmente al supervisor.

La medida preventiva es: transmitir y registrar la restricción para que el relevo sepa qué control continúa pendiente.

MENSAJE FINAL:

Un turno termina bien cuando el siguiente recibe también la información necesaria para trabajar seguro.

29 de noviembre del 2026

Un casi accidente es una advertencia, no una anécdota

Imaginemos que un trabajador retrocede a tiempo cuando un camión comienza a moverse. Nadie resulta lesionado, pero estuvo a punto de ocurrir un atropello. Si la situación se cuenta como una simple anécdota y no se reporta, el riesgo permanecerá presente.

En Recepción de Minerales debemos comunicar también los eventos que no causaron lesión: una piedra que cayó cerca de una persona, una maniobra detenida por pérdida de visibilidad o un saco que se desplomó sin alcanzar a nadie. Estos hechos permiten identificar debilidades antes de que ocurra una consecuencia grave.

El reporte debe describir con claridad qué sucedió, dónde ocurrió y qué condiciones estaban presentes, de acuerdo con el sistema de la empresa. No se trata de buscar culpables, sino de identificar controles que necesitan corregirse o reforzarse.

Después de comunicar el evento, debemos respetar las medidas preventivas establecidas y compartir el aprendizaje con el equipo. Si se repite la misma situación, corresponde revisar si el control realmente es efectivo.

Por ejemplo, una piedra cae muy cerca de un trabajador, sin llegar a golpearlo. El compañero comenta que fue solo un susto y que no vale la pena reportarlo.

La medida preventiva es: reportar el casi accidente y revisar qué barrera faltó para evitar la exposición.

MENSAJE FINAL:

Un casi accidente nos da la oportunidad de aprender sin una lesión. Aprovechemos esa oportunidad.

30 de noviembre del 2026

Tres decisiones que pueden evitar un accidente

Para cerrar el mes, pensemos en tres situaciones que podrían ocurrir durante la recepción de mineral. La primera: un camión retrocede y la persona que lo guía deja de estar visible para el conductor. La decisión segura es detener la maniobra, mantener distancia y restablecer una comunicación clara.

La segunda situación: un volquete levanta su caja, pero parte del mineral queda retenida. Nadie debe entrar detrás del vehículo, golpear la compuerta ni subirse para liberar el material. La operación se detiene y el problema se evalúa mediante el procedimiento correspondiente.

La tercera situación: después de la lluvia se observa un hundimiento cerca del punto de descarga. No se debe autorizar el ingreso porque el día anterior ese lugar funcionó sin inconvenientes. Primero debemos aislar o restringir la zona y comunicar la condición para su evaluación.

Las tres escenas tienen algo en común: la presión de continuar trabajando puede llevarnos a aceptar un riesgo innecesario. Detenerse para verificar no es una pérdida de tiempo; es una muestra de criterio preventivo y responsabilidad con los compañeros.

Por ejemplo, el equipo analiza tres escenas: pérdida de visibilidad, mineral retenido y plataforma debilitada por lluvia. Cada persona debe elegir cuál decisión detendría el riesgo antes de actuar.

La medida preventiva es: conversar sobre controles concretos y comprometerse a detener cualquier maniobra cuya seguridad no pueda verificarse.

MENSAJE FINAL:

La seguridad se demuestra en la decisión que tomamos cuando algo deja de ser normal. Si el riesgo cambia, cambiemos nuestra forma de actuar.