

Fecha 09.05.2021	Sección Revista	Página 6-10
----------------------------	---------------------------	-----------------------

CDMX / ACCIDENTE

A las irregularidades detectadas desde la construcción de la Línea 12 se ha ido sumando con los años la deficiente labor de mantenimiento, en parte por la austeridad —no se le destina dinero a esa tarea básica— y en parte por negligencia. Trabajadores del Metro consultados por este semanario advierten que el Sistema de Transporte Colectivo es “una bomba de tiempo” y la tragedia del lunes 3 podría repetirse en cualquier momento en alguna otra de sus líneas.

SARA PANTOJA

Continúa en siguiente hoja

Página 1 de 5
\$ 231553.00
Tam: 1741 cm2

Una tragedia como la que entuló al pueblo de Tláhuac y a la Ciudad de México la noche del lunes 3 en la Línea 12 (L12), cuando colapsó una trabe metálica del tramo elevado por donde pasaba un tren que se dirigía a la estación Olivos y dejó 26 personas fallecidas y casi 80 heridas, “pudo pasar en cualquiera de las líneas del Metro. ¡Esto es una bomba de tiempo!”, coinciden trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC).

Las fallas detectadas desde el diseño y construcción de la llamada Línea Dorada, en la administración de Marcelo Ebrard en el gobierno capitalino, y los trabajos correctivos, aunque presuntamente insuficientes, realizados bajo la administración de Miguel Ángel Mancera, cobraron factura mortal en la gestión de Claudia Sheinbaum que, de por sí, ya traía un historial de reducción del presupuesto para el llamado “gusano naranja” y enfocó su prioridad de inversión y modernización en la Línea 1, la de más antigüedad del sistema, con 4 mil 500 millones de pesos.

Aunque lo ocurrido en la L12 es lo más grave acontecido en los últimos 45 años en el Metro de la CDMX –que se acerca a su 52 aniversario–, es el tercer hecho que provoca la muerte de personas en lo que va de la administración de la morenista y bajo la dirección general de Florencia Serranía Soto, quien conoce bien el organismo, pues lo dirigió en 2004, cuando el ahora presidente Andrés Manuel López Obrador era jefe de Gobierno del Distrito Federal.

El choque de trenes en la estación Tacubaya de la Línea 1, el 10 de marzo de 2020, y el incendio del Puesto Central de Control (PCC1), el 9 de enero de 2021 –con saldo de un muerto, cada uno–, han sido las más recientes advertencias de los riesgos que amenazan a todo el STC por las pésimas condiciones de sus instalaciones fijas y rodantes, escasez de refacciones, direcciones acéfalas o concentradas en una sola persona, recortes de prestaciones laborales y falta de equipos de seguridad para sus poco más de 15 mil trabajadores; entre otros elementos que alertan empleados sindicalizados, principalmente en las líneas A, B, 4 y 9, a las que llaman “bombas de tiempo”.

Por cierto, cuando ocurrió el incendio en el PCC1, Serranía Soto se ostentaba

como directora general y como subdirectora de Mantenimiento a la vez. Recientemente Nahum Leal fue nombrado en el puesto.

El estruendo

A las 22:15 horas del pasado lunes 3, Arturo Larios, jefe de Regulación en la estación Olivos de la L12, informó que se presentó “un corte de corriente de alimentación-tracción en toda la línea”, según el Informe Diario de Operación (IDO) de ese día, cuya copia tiene Proceso; el mismo documento que todos los días a las cinco de la mañana recibe la directora Florencia Serranía por correo electrónico.

De inmediato preguntó al personal de la Subestación de Energía de Alta Tensión, que está en el PCC2 –en la sede principal del Metro, en la alcaldía Cuauhtémoc–, el motivo del incidente, pero le contestaron

que “no se sabía” y le pidieron tiempo para revisar los equipos.

A las 22:20 horas, el conductor titular del Tren 19 FR-0007/0008 FE-10 anunció que bloqueó el convoy “al escuchar un fuerte estruendo al ingresar a la Estación Olivos vía 2”. Dijo que notaba “humo en la parte posterior del tren” y le ordenaron revisar lo ocurrido.

A las 22:26 horas, Hugo Medrano, inspector jefe de la estación Olivos, informó del desastre: “Se desploma una ballena a la altura del cadenamamiento 10+200 al 10+100 aproximadamente en la Interestación Tezonco-Olivos, al momento de dicho desplome el Tren 19 M-0007/0008 FE-10 se encontraba circulando por vía 2, ingresando cinco carros a la Estación Olivos,

los carros FR-0007 y FN-1007 caen junto a la ballena al arroyo vehicular de Avenida Tláhuac, hay usuarios lesionados en el andén de la estación, sin dar un estimado, sólo notificando que uno de ellos pierde una mano”.

Mientras, en la avenida Tláhuac, más de 100 pasajeros intentaban escalar “la montaña” de gente, unos heridos y otros sin vida, que quedó en medio del convoy partido a la mitad. Vecinos, taxistas y empleados de los puestos de la calle corrieron para tratar de quitar escombros o mover los autos que quedaron bajo las piedras y las estructuras metálicas.

“Escuchamos el estruendo, pensamos

que se había estrellado un tráiler, vimos todo el polvadero y la tierra. Nos echamos ▶

a correr a ver qué estaba pasando, por qué la gente estaba gritando. Gritaban de dolor, no pedían ayuda, gritaban de puro dolor. Desde adentro del vagón se veía cómo algunas personas alumbraban con sus celulares y salían por su propia cuenta, luego de romper los vidrios de puertas y ventanas. El primer chavo que salió, como de 25 años, rompió la ventana y al dejarse caer hacia los escombros se lastimó el pie; le ayudamos a alejarse de la zona, estaba espantado, no sabía qué había pasado”, narra Mario Medina, de 21 años.

A las 23:31 horas –una hora y 16 minutos después del desplome de la trabe y el tren–, Claudia Sheinbaum llegó al lugar acompañada del secretario de Seguridad Ciudadana, Omar García Harfuch, para supervisar las labores de rescate. El saldo hasta el viernes 7 era de 26 defunciones y casi 80 lesionados, de los cuales 34 aún estaban hospitalizados, algunos de gravedad.

En el mismo IDO destacan fallas en el tablero de control, vigentes desde el 14 de junio de 2015, del Circuito de vía reportadas desde el 29 de junio de 2016, y ruptores inhabilitados por falta de refacciones desde el 24 de diciembre de ese mismo año; la reducción temporal de velocidad “por presencia de arcos eléctricos al paso de los trenes”, desde el pasado 20 de marzo. Ese día sólo estaban disponibles 28 de 30 trenes y se “perdió” el pilotaje automático para todos los trenes de las 07:15 horas a las 08:55 horas, entre otras fallas.

“Esto iba a pasar en cualquier momento”

La mañana del martes 4, vecinos de distintas colonias y pueblos de Tláhuac, en el suroriente de la Ciudad de México, fueron a la zona. Querían ver con sus propios ojos cómo quedó el tramo de la línea por donde, hasta una noche antes, viajaban para ir a trabajar, a la escuela, a comprar comida o a pasear. Una idea prevalecía: “Tarde o temprano iba a pasar”.

Recordaban que, desde antes del inicio de la construcción de la Línea Dorada –el 23 de septiembre de 2008–, hubo cuestionamientos y rechazo, no sólo en Tláhuac, sino en las alcaldías Iztapalapa, Benito Juárez y Álvaro Obregón, por donde corren sus 24.5 kilómetros en 20 estaciones –nueve de

Fecha 09.05.2021	Sección Revista	Página 6-10
----------------------------	---------------------------	-----------------------

ellas elevadas- y sus 220 mil usuarios diarios en tiempos normales, sin pandemia.

“Cada vez que el tren pasaba por este tramo, llegando a Olivos y en las curvas, se oía cómo rechinaba la rueda con la vía. Pasaba y se oía ‘ta-ta-ta-ta’, el temblor”, recuerda Guadalupe Mendoza. Su esposo, Omar Chavira, la secunda: “Abajo, en las columnas, donde está el pavimento, ya se está hundiendo, se hacen las cunetas donde pasan los coches; siempre ha sido así desde que hicieron la línea.”

Añade: “Sin duda esto iba a pasar en cualquier momento. Desde un principio se dijo que se iba a caer, no hay buenos cimientos; apareció en redes sociales cómo se abre esa estructura y nadie hizo caso. En el gobierno que tenemos y en los que hemos tenido, es lo mismo de siempre”.

En sus palabras explican lo que en términos técnicos han dicho empresas nacionales y extranjeras que han revisado la obra. El día de su inauguración, aunque incompleta, el 30 de octubre de 2012, la empresa alemana ILF Consulting Engineers dictaminó y certificó los sistemas de señalización, pilotaje automático, mando centralizado, energía eléctrica en alta tensión, subestación eléctrica en alta tensión,

subestaciones de rectificación, distribución de tracción y catenaria, telefonía de trenes, telefonía directa y automática y la vía. Y dijo que estaba en condiciones de operar.

Sin embargo, advirtió que, si se operaba de manera indebida y no se le daba el mantenimiento preventivo y correctivo, “podrían verse alteradas las condiciones actuales de funcionamiento”.

Para el 3 de octubre de 2013 la misma empresa entregó al director del Metro, Joel Ortega –titular de la Secretaría de Seguridad Pública con Ebrard- un primer dictamen sobre el desgaste ondulatorio de los rieles y el deterioro del material rodante de la línea, y recomendó hacer trabajos correctivos y de mantenimiento preventivo, además de solicitar al fabricante de los trenes que realizara estudios sobre la compatibilidad rueda-riel y su desgaste (Proceso 1950). Pero en su dictamen de noviembre de ese mismo año dijo que los sistemas de vías adolecen de una “notoria y oportuna” ausencia de mantenimiento preventivo y correctivo.

Un diagnóstico similar, además de “problemas de construcción”, fue por el que el 11 de marzo de 2014 Ortega Cuevas

anunció el cierre de 11 de las 20 estaciones, inicialmente por seis meses, que se prolongaron a 1.9 años. Pero antes de terminar esos trabajos fue despedido tras el choque de trenes en la estación Oceanía de la Línea 5, el 4 de mayo de 2015.

El 21 de julio de 2015, el entonces jefe de gobierno, Miguel Ángel Mancera, junto con el nuevo director, Jorge Gaviño, actual diputado local perredista, supervisó los trabajos de rehabilitación exactamente en la trabe metálica que cayó el lunes 3. La línea reabrió en su totalidad el 29 de noviembre de ese año.

El sismo del 19 de septiembre de 2017 provocó daños y grietas en una columna del tramo Nopalera-Olivos y el STC detectó “un vicio oculto, es decir, una falla en el procedimiento constructivo”. Y de nueva cuenta se cerraron seis estaciones, de Tezonco a Tláhuac.

La mañana del martes 4, Sheinbaum informó en videoconferencia que una trabe metálica colapsó la noche anterior y que, tanto la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México como la empresa certificadora independiente NDV, con sede en Noruega, harán los peritajes correspondientes para determinar las

causas y las responsabilidades correspondientes. Agregó que, al inicio de su administración, el STC continuó el contrato que el organismo ya tenía con la empresa francesa TSO para dar mantenimiento a la L12, con un costo anual de 100 millones de pesos.

Proceso preguntó a Sheinbaum si tenía alguna alerta de que podía ocurrir esto en la L12, a lo que contestó: “No tuve ningún informe de la Dirección General del Metro y, por lo que entiendo, no había tampoco una alerta en el caso del Metro de algún problema que nos pudiera llevar a esta situación”. Serranía agregó que el monitoreo y revisión más reciente del Vía-ducto Elevado fue el pasado 20 de enero “y no mostró ninguna anomalía en ese momento”. Y desestimó las denuncias con fotografías que vecinos difundieron en redes sociales desde octubre de 2020 sobre una inclinación o una parte “pandeada” específicamente en la trabe que se colapsó. “Es información no verídica”, dijo.

Zozobra en líneas 1, 9, 5, A y B

Horas después de la tragedia del lunes 3 en la L12, en redes sociales comenzaron

a circular fotografías de instalaciones del STC en muy mal estado, entre ellas de las líneas 1, 9, 5, A y B.

Empleados pertenecientes al Sindicato Nacional de Trabajadores del STC, encabezado por Fernando Espino, y del Sindicato Mexicano, cuyo secretario general es Jesús Urban, contaron a Proceso las pésimas condiciones en que trabajan en esas y otras líneas, aunque bajo condición de anonimato, pues aseguraron que hay amenazas de despido si hablan con la prensa.

“Ahorita fue la Línea 12, pero una tragedia pudo haber sido en cualquier línea”, afirma “José”, con más de 10 años en el área de Mantenimiento del STC. Una de las fallas recurrentes desde hace unos 20 años es en la Línea 1: la falta de refacciones para los trenes que los obliga a “desvalijar” unidades que entran a los talleres para ser reparadas, como ocurre en los talleres de Zaragoza. Actualmente, dice, hay 16 unidades paradas por falta de refacciones.

Agrega que recientemente uno de los trenes comprados a la empresa española CAF presentó fallas. “Hay otro detenido porque le hicieron la famosa telemetría y le quemaron el registrador. Ha habido varios compañeros con quemaduras de manos por las descargas”, cuenta.

Conocedor del funcionamiento del PPC1, otro empleado revela que el sistema de telemetría que anunciaron con orgullo Sheinbaum y Serranía, como herramienta alterna tras el incendio del pasado 9 de enero, ya no funciona: “En las líneas del PCC1 están a ciegas, siguen sin tener tablero de control. La telemetría no sirve, las pantallas están en negro, se supone que iban a presentar la ubicación de los trenes. Compraron las pantallas de computadora, pero el programa no jala. Te dice que el tren está en Chapultepec, pero cuando le pides la ubicación por radio al conductor, está saliendo de Sevilla. La telemetría no funciona y eso puede provocar un choque de trenes”. A veces, añade, los conductores se tienen que comunicar con sus propios teléfonos celulares.

Un trabajador de la Línea 9 cuenta que los recientes trabajos que el gobierno capitalino hizo, del 27 de marzo al 11 de abril pasados, para corregir un problema en el cajón de vías en el tramo elevado entre las estaciones Ciudad Deportiva, Puebla y

Fecha 09.05.2021	Sección Revista	Página 6-10
----------------------------	---------------------------	-----------------------

Pantitlán, corrigió “los brincos” que se generaban en los trenes. Sin embargo, ahora éstos circulan con un movimiento de izquierda a derecha “como bamboleo. Como carrito de feria. Con eso, se corre el riesgo de que se descarrilen y, si eso pasa, se pueden caer a la vía pública”.

En un video tomado recientemente, **Proceso** comprobó ese movimiento del vagón que rebasa hasta unos 10 centímetros la línea lateral que llevan los demás vagones y que resienten con evidencia los pasajeros que van a bordo.

Los trabajadores entrevistados coinciden al denunciar las malas condiciones laborales. Por ejemplo, cuentan que hay casos en los que les entregan botas especiales, que los protegen de las descargas, que les debieron entregar hace tres años, cuando se supone que les deben dotar de ellas tres veces al año. Así lo muestra el acuse del pasado 29 de abril 71021/SJPMSZ/2021/208, cuya copia tiene este semanario.

Señalan que por orden de Serranía se hicieron ajustes en el contrato con el hospital privado en el que eran atendidos, lo que ha demeritado en la atención a su salud. Al respecto, las autoridades reconocieron que hubo ajustes, pero dijeron que el servicio ya se había normalizado.

Los trabajadores comentaron que, debido a la pandemia, muchos de sus compañeros con comorbilidades dejaron de trabajar. Ello obligó a que los que sí podían laboraran horas extra con el pago correspondiente. Sin embargo, aseguran que, a inicios de abril, el organismo les avisó que “ya no había presupuesto para pagar horas extra. Entonces mucha gente ya no viene a trabajar”.

Y alerta: “Se están dejando de hacer cosas porque no hay para pagar a la gente tiempos extra. Se está haciendo sólo lo elemental, lo urgente, pero mantenimientos preventivos, nada. Eso, a la larga, puede causar problemas en la operación y la seguridad de los usuarios”.

Germaín Canete



Mancera y Ortega. Corresponsabilidades



Octavio Gómez

Fuego en el centro de control. Un muerto



Especial: Cuatroseguro.com

Choque en Tacubaya. Una calamidad tras otra

Fecha 09.05.2021	Sección Revista	Página 6-10
----------------------------	---------------------------	-----------------------



Eduardo Miranda

"Iba a pasar en cualquier momento"