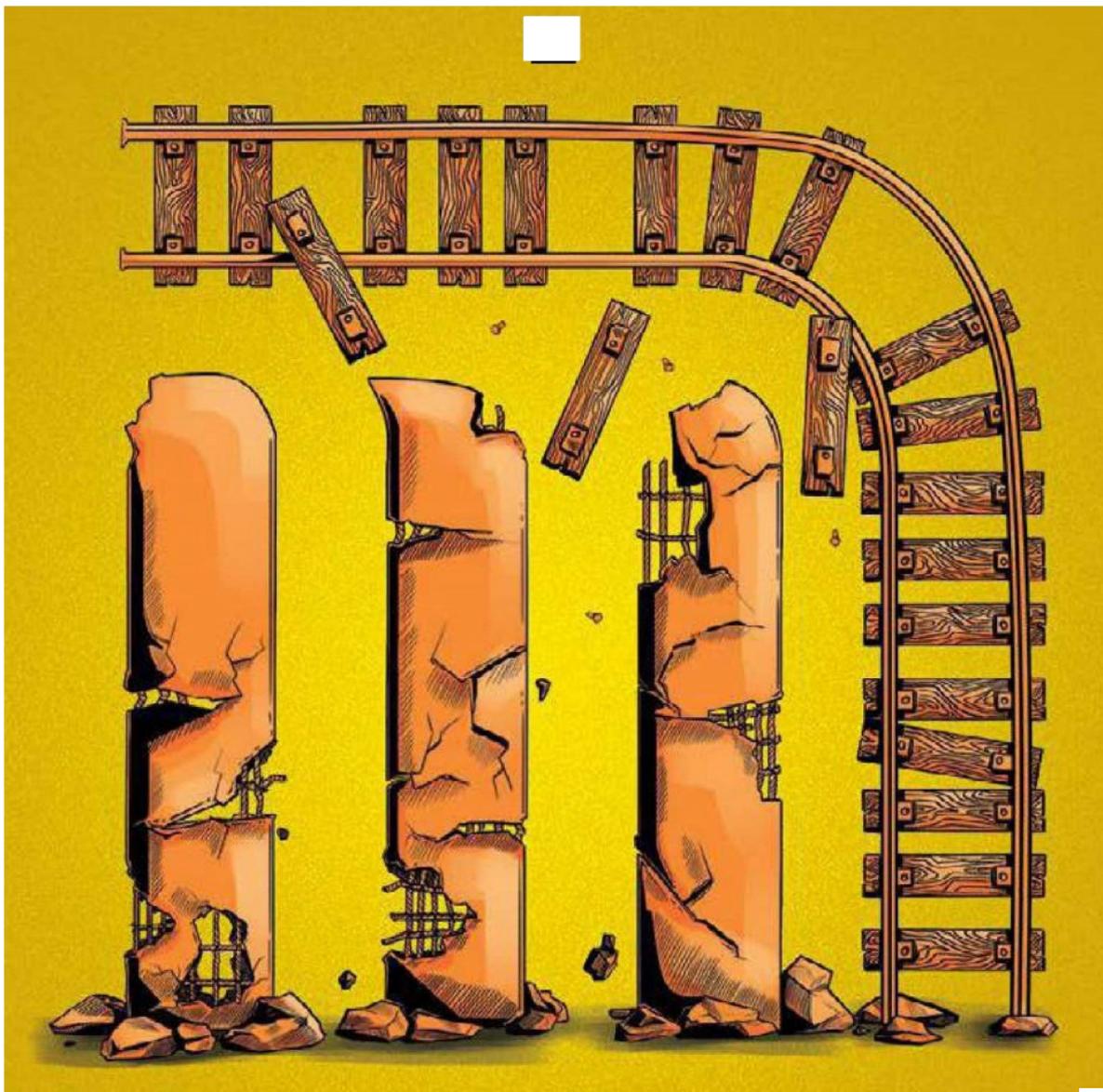


EL COLAPSO SOCIAL DEL METRO

El accidente del Metro en la estación Olivos de la Línea 12, que dejó más de 20 muertos y 70 heridos, es una muestra del deficiente mantenimiento que recibe el sistema por la corrupción y los malos manejos que han imperado por años, lo que ha provocado miedo y desconfianza entre los pasajeros que lo utilizan



#NoMásCorrupción

EL COLAPSO SOCIAL DEL METRO

El accidente del Metro en la estación Olivos de la Línea 12, que dejó más de 20 muertos y 70 heridos, es una muestra del deficiente mantenimiento que recibe el sistema por la corrupción y los malos manejos que han imperado por años, lo que ha provocado miedo y desconfianza entre los pasajeros que lo utilizan

POR DAVID MARTÍNEZ
@TamarizDavid

Suman tres tragedias en poco más de un año en el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro de la Ciudad de México.

Especialistas afirman que a raíz

de estos hechos y las irregularidades que se han cometido, la ciudadanía desconfía al usar este medio de transporte y se siente insegura en sus instalaciones.

También, es importante señalar que el Metro es la columna vertebral de la movilidad en la capital del país que, según datos que se pueden consultar en el portal de la Agencia Digital de Innovación

Pública (ADIP) de la ciudad, y que han sido dados a conocer por las autoridades locales en diferentes ocasiones, transporta hasta 4.5 millones de pasajeros al día.

La tragedia más actual, fue la del pasado 3 de mayo cuando a las 22:25 horas, la trabe de una ballena de la Línea 12, en el tramo elevado de Olivos-Tezonco, colapsó dejando como saldo preliminar la

Fecha 05.05.2021	Sección Primera	Página PP-12-15
----------------------------	---------------------------	---------------------------

cifra de 70 heridos y 24 muertos hasta la última actualización de la información otorgada en conferencia de prensa el 4 de mayo.

Anteriormente, el 3 de enero de 2021, se incendió la subestación eléctrica de Delicias y las llamas consumieron al Puesto de Control Central del Metro, en esta ocasión falleció un elemento de la Policía Bancaria e Industrial (PBI).

Por último, está el choque de dos trenes el 10 de marzo de 2020 en la estación Tacubaya de la Línea 1, siniestro en el que falleció una persona y otras 41 resultaron lesionadas.

Las fuentes consultadas afirman que para quitar la imagen de que el Metro es un peligro y que haya justicia, se necesita investigar las causas del accidente, revisar y transparentar el funcionamiento de los sindicatos y, si es necesario, volver a investigar a los funcionarios que estuvieron involucrados en la construcción de la Línea Dorada y a los que fueron omisos de las fallas.

La Línea 12, donde ocurrió el más reciente siniestro, tiene un historial de irregularidades y anomalías que han sido denunciadas por autoridades fiscalizadoras y que incluso han provocado detenciones y sentencias judiciales.

El 17 de febrero de 2014, Reporte Índigo publicó que el “Informe de Afectaciones a la Operación y Seguridad de la Línea 12” era una advertencia sobre los riesgos que existían para los más de 430 mil usuarios que a diario viajan en dicha ruta del sistema, debido a los problemas de construcción y a su inauguración prematura en octubre de 2012.

Dicho documento revela que los rieles comprados por el entonces Gobierno local eran de mala calidad y presentaban un desgaste ondulatorio prematuro, lo que también implicaba un riesgo de descarrilamiento para los trenes y los hacía incompatibles.

Las mismas irregularidades fueron detectadas por la Auditoría Superior de la Federación (ASF) en

2013, y en marzo de 2014, la entonces Procuraduría General de Justicia (PGJ) y la Contraloría General de la Ciudad de México, iniciaron una investigación contra 28 funcionarios del STC relacionados en la edificación de la línea que cubre el trayecto de Mixcoac a Tláhuac.

En ese mismo mes de 2014, el entonces director del Metro, Joel Ortega, informó que ante las deficiencias encontradas, principalmente en el tramo elevado, se iba a suspender el servicio.

Posteriormente, las empresas constructoras, Alstom, ICA y Carso se comprometieron a reparar las deficiencias, trabajos que duraron aproximadamente un año y ocho meses.

Asimismo, en 2015 se informó la detención de Juan Armando Rodríguez Lara, exdirector general de Administración de Proyecto Metro; Juan Manuel Martínez Juárez, subdirector de Costos y Concursos del Proyecto Metro, y Abraham Vizcarra Baltazar, exjefe de Unidad Departamental de Concursos por las irregularidades y las deficiencias en la construcción de la Línea 12.

En 2019, se detuvo al exjefe de unidad departamental de Proyecto Metro, Salvador Trejo Nava.

Sin embargo, la Línea 12 no quedó bien; en agosto de ese mismo año, Reporte Índigo publicó en el texto “Errores millonarios en la Línea 12 del Metro”, que desde que reinició operaciones completamente en 2015, se gastan 20 millones de pesos solo en dar mantenimiento a seis curvas peligrosas que tiene el tramo elevado y que no hacen dichos trabajos, representaba un riesgo para la seguridad de los usuarios.

Colapso por miedo

A pesar de los argumentos técnicos y de las explicaciones de las autoridades sobre los incidentes del Metro, los usuarios temen usar el sistema de transporte, especialmente, después del colapso de la trabe de Metro Olivos, afirma Víctor Alvarado, coordinador de Movilidad Eficiente y Cambio Climático del Poder del Consumidor.

“Hay una fractura social, no solo en los ámbitos de movilidad y transporte, sino cuestiones antropológicas, a pesar de las posturas del Gobierno y de que se han hecho investigaciones o llevado a cabo acciones necesarias, existe un miedo residual por usar el Metro en la ciudadanía”, indica.

Este temor se ha manifestado en redes sociales; refiere Alvarado, pues hay quienes creen que situaciones similares se pueden suscitar en las estaciones Pantitlán de la Línea 9 y Oceanía de la B, problema que afecta tanto la calidad de vida de los usuarios que se sienten expuestos al transportarse, como la movilidad de la capital, porque habrá quienes busquen moverse en transporte particular.

Para remediar esta situación y volverle a dar a la ciudadanía seguridad, tiene que haber una pausa y revisarse el funcionamiento general del sistema, también, señala Alvarado, la amplia oferta de transporte público de la ciudad deberá mostrar su capacidad de resiliencia para contribuir a eliminar el “miedo residual” por los accidentes del Metro.

“Hay que exigir mayor transparencia de los sindicatos del Metro, que no han permitido avanzar o han sido un freno para mejorar el servicio, porque hay tecnología para ofrecer más calidad pero esas cuestiones están frenadas por el sindicato, también si es necesario, ir a fondo e investigar a los responsables de la construcción”, indica.

La maestra Sonia Juárez, especialista en derecho de la Facultad de Estudios Superiores Aragón de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), coincide con que en el accidente del Metro Olivos, es necesario hacer justicia e investigar sin sesgos de partidos para que no haya impunidad.

“No importa qué cargo tenga o si es el mismo canciller, o si ya pasó mucho tiempo, acaba de pasar un nuevo incidente y si en la investigación resulta responsable, que se

Fecha 05.05.2021	Sección Primera	Página PP-12-15
---------------------	--------------------	--------------------

le sancione (...) También hay que revisar las constructoras”, declara.



Para quitar la imagen de que el Metro es un peligro y que haya justicia, se necesitan

investigar las causas del accidente, revisar y transparentar el funcionamiento de los sindicatos y volver a investigar a los funcionarios

que estuvieron involucrados en la construcción de la Línea 12”

Victor Alvarado
Coordinador de Movilidad Eficiente y Cambio Climático del Poder del Consumidor

OMISIÓN Y CORRUPCIÓN DE SERRANÍA

Integrantes del Sindicato Mexicano de Trabajadores del STC Metro acusan a la directora de este medio de transporte de ser la responsable del accidente en la Línea Dorada, pues a pesar de que en diversas ocasiones se le señalaron las fallas, nunca hizo nada para arreglarlas

La actual administración del Metro a cargo de Florencia Serranía es la responsable del accidente de la Línea 12 por omisión, ya que no combatió la corrupción en el sistema, dice Homero Zavala, presidente del Sindicato Mexicano de Trabajadores del STC Metro, organización gremial disidente del medio de transporte.

“Hemos denunciado una infinidad de veces las fallas en el Metro, una y otra vez hemos dicho que

es una bomba de tiempo y nos ignoraron”, acusa el representante laboral.

En marzo de 2020, tras el choque de dos unidades en la estación Tacubaya, la organización sindical llamó a las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México a atender las problemáticas de corrupción que había en cuanto a la contratación de empresas que brindan servicios al STC.

“Exigimos que se haga una investigación contundente, no solo

de los hechos de Tacubaya de la Línea 1, sino de todo el primer año de administración de Florencia Serranía”, menciona el comunicado del sindicato.

El documento añade que además de las omisiones de la directora del Metro, Serranía ha culpado a la base trabajadora de los incidentes ocurridos.

Zavala añade que los millones de pesos que se le han dado de presupuesto al Metro, no se ven reflejados en mejoras al servicio.

Fecha 05.05.2021	Sección Primera	Página PP-12-15
----------------------------	---------------------------	---------------------------

“No veo los millones de pesos que meten en mantenimiento, solo veo que invierten en el sistema de telemetrías que no es nada de lo prometido”, indica.

Al respecto del presupuesto que se le destina al mantenimiento de la Línea 12, el pasado 4 de mayo, la directora del Metro informó que anualmente se le asignan 120 millones de pesos.

No obstante, Zavala afirma que los trabajadores tampoco notan las inversiones en mantenimiento y, en el caso del accidente más reciente, ya habían reportado las fallas de la estructura del tramo elevado.

“Mis compañeros ya habían dicho que las ballenas de la interestación del Metro Olivos y Tezonco se estaban comiendo el balastro, eso ya estaba así desde el sismo de septiembre de 2017, pero nunca hicieron nada”, dice.

Por último, el dirigente gremial

menciona que “es necesario que el Gobierno de la Ciudad de México separe a Florencia Serranía del cargo ante las carencias que han sido evidenciadas en su administración y que han costado vidas”.

“Debe de ser separada, no es posible que continúe en el cargo, en su administración, hasta el mes de abril pasado, no hubo un subdirector de mantenimiento y ella, por presión mediática lo nombró, pero antes de eso el puesto estaba vacante, hubo un vacío en el mantenimiento del Metro que se está viendo reflejado en los accidentes”, denuncia Zavala.

El pasado 10 de enero de 2021, tras el incendio del cerebro del Metro y la subestación de Delicias, Serranía compareció ante el Congreso de la Ciudad de México y reconoció que no había subdirector de mantenimiento. No obstante, informó que ella desempeñaba sus funciones.

Apenas el 29 de abril, Serranía designó en el cargo a Nahum Leal Barroso; pero el puesto estuvo más de dos años acéfalo.

El 10 de enero de 2021, tras el incendio del cerebro del Metro y la subestación de Delicias, Serranía compareció ante el Congreso de la CDMX, donde reconoció que no había subdirector de mantenimiento y que ella desempeñaba sus funciones



Florencia Serranía, Directora General del Metro, aseguró en conferencia de prensa que no renunciará a su cargo tras el desplome en la Línea Dorada.

Fecha 05.05.2021	Sección Primera	Página PP-12-15
----------------------------	---------------------------	---------------------------

ÚLTIMOS SINIESTROS

En poco más de un año, el Sistema de Transporte Colectivo Metro ha sufrido tres accidentes en donde más de 20 personas han perdido la vida y decenas más han resultado lesionadas.



Fecha 05.05.2021	Sección Primera	Página PP-12-15
---------------------	--------------------	--------------------

POLITIZAR UNA NECESIDAD

Las decisiones que se han tomado en torno al Metro se han caracterizado por ser de índole política y no técnica, lo que ha provocado un detrimento del medio de transporte más popular de la capital

Convertir la movilidad en un tema político en la Ciudad de México ha sido un desacierto, pues cuestiones técnicas se someten a los intereses de un grupo o partido en el poder, afirma Artemisa Montes Sylván, fundadora y directora Ejecutiva del Observatorio Mexicano de la Crisis y académica de la Universidad La Salle.

La especialista explica que la Línea 12 del Metro ha pasado por varias etapas en donde su funcionamiento ha escalado de lo técnico a lo político en detrimento del servicio y la primera vez fue cuando estaba en obras.

“Las autoridades que estaban por concluir su mandato no querían irse sin inaugurar algo y aunque no estaba lista, cortaron el listón,

lo hicieron a las prisas y por querer ver el proyecto terminado quedó mal”, señala.

Montes Sylván dice que el segundo momento donde se politizó la movilidad en lugar de decidir con argumentos técnicos, fue cuando en 2015, tras casi 20 meses de intervenciones, reabrió totalmente la Línea Dorada sin estar lista.

“Lo que está sucediendo es muestra de que la rehabilitación no fue suficiente y necesitaba más tiempo, pero otra vez, por no asumir el costo político de cerrar la línea, la reabrieron y ahora se están viendo las consecuencias”, detalla.

Además considera que el colapso en Metro Olivos es la tercera ocasión donde se está politizando el funcionamiento de la Línea 12.

“Estamos viendo que está pasando otra vez, ya que será un

argumento de la oposición para que no voten por el partido en el Gobierno”, menciona.

También advierte que hacer del tema una causa electoral, podría complicar la búsqueda de justicia.

Para que en la ciudadanía no exista una percepción de impunidad, como ha pasado con los dos últimos incidentes en la red de transporte, alguien tiene que hacerse responsable por la pérdida de más de 20 vidas.

“La gente tiene que ver que alguien se hace responsable, porque sucede que choca o se incendia el Metro y no se deslindan responsabilidades”, continúa la misma directora del Metro y sigue el mismo secretario de Movilidad, Andrés Lajous, que al parecer de lo único que sabe es de las ciclo vías”, menciona.

Fecha 05.05.2021	Sección Primera	Página PP-12-15
---------------------	--------------------	--------------------

Lo que está sucediendo es muestra de que la rehabilitación no fue suficiente y necesitaba más tiempo, pero otra vez, por no asumir el costo político de cerrar la línea, la reabrieron y ahora se están viendo las consecuencias”

Artemisa Montes Sylván

Fundadora y directora Ejecutiva del Observatorio Mexicano de la Crisis y académica de la Universidad La Salle



Es necesario que el Gobierno de la Ciudad de México separe a Florencia Serranía del cargo ante las carencias que han sido evidenciadas en su administración y que han costado vidas”

Homero Zavala

Presidente del Sindicato Mexicano de Trabajadores del STC Metro

