



POLÍTICA ZOOM

RICARDO
RAPHAEL

El diputado federal morenista Alejandro Robles Gómez acusó a los senadores Miguel Ángel Osorio y Miguel Ángel Mancera, así como al líder sindical Fernando Espino de estar detrás de una conspiración para sabotear las instalaciones del STC

Cuando la política entra por la puerta del Metro, la técnica sale por la ventana

Urge que se llame a declarar al diputado federal Alejandro Robles Gómez. Este legislador acusó a los senadores Miguel Ángel Osorio Chong y Miguel Ángel Mancera, así como al líder sindical, Fernando Espino, de estar detrás de una conspiración terrorista para sabotear las instalaciones del Metro de la Ciudad de México.

El móvil de estas personas sería "sembrar pánico... generar temor, nutrir y alimentar odio en contra de la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo".

Si Robles Gómez tuviese razón, el ex secretario de Gobernación, el ex jefe de Gobierno de la capital y el actual secretario general del sindicato del Metro estarían detrás de una serie de eventos trágicos de entre los cuales destaca la muerte de una joven universitaria y las lesiones que sufrieron más de cien personas usuarias.

Suma relevancia a los dichos de este representante popular que sea un hombre políticamente cercano a Sheinbaum. Por lo pronto, fue uno de los financiadores de la campaña de espectaculares que la jefa de Gobierno tenía previsto lanzar a principios de este mes para favorecer sus aspiraciones presidenciales.

Ayer la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJCDMX) corroboró la versión de un sabotaje deliberado. No se atrevió, sin embargo, a coincidir con las declaraciones de Robles respecto a los autores intelectuales del sabotaje.

De acuerdo con las investigaciones de esta dependencia los hechos ocurridos durante las últimas semanas en distintas líneas habrían sido premeditados para dañar las operaciones de este sistema colectivo de transporte.

La dependencia contaría con pruebas relativas, al menos, a tres actos incontrovertibles de sabotaje: 1) el seccionamiento de aproximadamente 48 metros lineales de cable de cobre que afectó la señalización, las comunicaciones y el pilotaje automático en la Línea 3; 2) la manipulación del mecanismo de enganche entre dos vagones que provocó el des-



El incidente en la Línea 3, que provocó la muerte de una estudiante de la UNAM. ESPECIAL

acople de estos segmentos de la Línea 7 y 3) el daño a un dispositivo para el cambio de vías localizado en la Línea 12 del Metro.

A estos tres eventos se suma una acusación, también de la FGJCDMX, en contra del conductor que supuestamente habría provocado el choque de los trenes en la Línea 3 por haber superado la velocidad permitida la mañana del pasado sábado 7 de enero.

Se infiere, sin afirmar, que este proceder podría igualmente estar relacionado con la estrategia general de sabotaje. Por lo pronto, el operador será puesto a disposición del juez en las próximas horas acusado de homicidio culposo.

Frente a la narrativa del diputado Robles Gómez y las afirmaciones de la FGJCDMX hay otras explicaciones.

Fernando Espino, secretario general del sindicato del Metro, niega con firmeza que este siste-

ma de transporte esté siendo objeto de una estrategia deliberada de sabotaje con propósitos políticos.

En un comunicado reciente, el liderazgo de los trabajadores del Metro desafió sin ambigüedades al director del sistema, Guillermo Calderón Aguilera, acusándolo de carecer de las credenciales técnicas necesarias para comprender las verdaderas causas de los accidentes ocurridos en las Líneas 3 y 7.

Todavía más grave, acusó a las autoridades del Puesto de Control Central, bajo las órdenes de Calderón, de ser las verdaderas causantes del accidente donde perdió la vida una joven estudiante de la UNAM.

De acuerdo con Espino, un día antes de que sucediera el choque de trenes de la Línea 3 los trabajadores del sindicato reportaron a la dirección del Metro los daños sufridos en la estación Potrero por el robo de cable de cobre en su zona exterior.

También se informó que tomaría varios días hacer las reparaciones pertinentes y que por tanto sería recomendable suspender el servicio prestado por esa línea durante algunos días.

Acusa Espino que, en vez de frenar los trenes para que se realizaran las obras de reparación, el Puesto de Control Central mantuvo en funcionamiento el sistema, a pesar de que el daño causado por el robo había comprometido tanto al sistema de señalización como a las comunicaciones que, entre otras cosas, sirven a los conductores para evitar percances.

Se defiende la autoridad cuando responde que, si el conductor hubiese mantenido un nivel de velocidad reducido—15 kilómetros en vez de 45 km por hora—ese accidente se habría evitado.

A pesar de que ya fue denunciado por la FGJCDMX por homicidio culposo, este conductor

no ha sido citado aún para declarar ante el Ministerio Público. Se desestimó en primera instancia su testimonio porque la fiscalía contó con otras pruebas que le parecieron más contundentes.

Ya le tocará a este imputado decir su propia voz lo que Fernando Espino ha comentado ante diversos medios de información: que el conductor no pudo calcular la posible colisión entre trenes precisamente porque la afectación por el robo de cables inutilizó los sistemas.

Por tanto, según versión de los trabajadores, el conductor sería el chivo expiatorio de unas autoridades que ganan unos cuantos pesos comerciando con el cobre hurtado en estas instalaciones.

Espino afirma que los daños al cableado fueron provocados por personas ajenas al personal que labora en el Metro. Se trataría de indigentes que ganan unos cuantos pesos comerciando con el cobre hurtado en estas instalaciones.

Respecto al percance ocurrido en la Línea 7, del domingo 15 de enero—cuando se desacoplaron dos vagones— el dirigente del sindicato descalificó como una insensatez de carácter técnico la afirmación de Calderón Aguilera en el sentido de que el mecanismo de enganche fue manipulado.

Este accidente se habría debido, dice Espino, a que, por falta de inversión y piezas adecuadas, el mecanismo de enganche entre vagones se corrió hasta expulsar el anillo elástico que debía mantener unidos los vagones.

La disputa por la verdad ocurriría estas últimas semanas en el Metro es irreconciliable. Mientras la autoridad tiene convicción sobre la existencia de una conspiración para dañar al gobierno, los trabajadores insisten con que se trata de un asunto que debería ser analizado y resuelto desde un punto de vista meramente técnico.

A menos que los operarios del Metro cierren filas para defenderse, la hipótesis de Espino no parece contar con alas políticas para volar. ■