



Suman al menos 16 incidentes tras tragedia en Línea 3

Sufre percances Metro cada 31 hrs

Padecen por humo, cortocircuitos, fallas en puertas, ponchaduras...

BERNARDO URIBE

Tras el choque de dos trenes el 7 de enero en la Línea 3 del Metro, que provocó la muerte de una joven de 18 años y decenas de lesionados, se han registrado al menos 16 percances en el Sistema de Transporte Colectivo (STC).

En promedio, cada 31 horas se presentó algún hecho que provocó que el servicio se viera suspendido.

Humo en los andenes, ponchaduras de llanta, fallas en puertas, desprendimientos de cables, la separación del vagón de un tren y la caída de objetos a las vías —como celulares, aspas de lavadora y latas—, son algunos de los hechos que ocurrieron en estas tres semanas.

Incluso, el lunes 23, un cortocircuito en la estación Barranca del Muerto de la Línea 7 provocó humo en el andén, lo que dejó 30 intoxicados, 15 de las cuales debieron ser trasladadas a un hospital.

Usuarios reconocen que, tras el siniestro de la Línea 3, ahora viajan con temor.

“Es que no dejo de pensar que pude haber sido yo, esta es mi ruta y justo el horario en que uso el Metro”, comentó Juan Barrientos, estudiante de la UNAM, quien usa diariamente esa Línea.

El viernes, la Fiscalía General de Justicia (FGJ) de la Ciudad informó que investiga siete de los siniestros, incluido el choque de vagones, y aseguró que, detrás de estos, existieron actos dolosos que podrían derivar en acusaciones de sabotaje.

Seis de estos hechos ocurrieron después del 12 de enero, cuando la Jefa de Go-

bierno, Claudia Sheinbaum, anunció la entrada de 6 mil elementos de la Guardia Nacional a todas las estaciones del Metro, debido a “episodios fuera de lo normal”.

Horas después de este despliegue, Viviana Salgado, ama de casa, fue detenida por elementos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, quienes la señalaron de haber arrojado las aspas de una lavadora a las vías de la estación Centro Médico de la Línea 9. Fue recluida 48 horas en el penal de Santa Martha y señalada por la Fiscalía de provocar daños a vías de comunicación. Fue hasta el viernes 27 que la dependencia desistió de la acción penal.

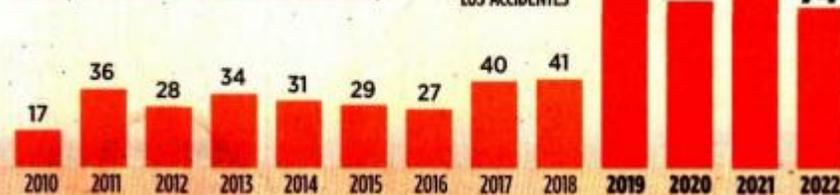
Además de Viviana, otras tres personas han sido detenidas en distintos hechos por, presuntamente, arrojar objetos a las vías. Sin embargo, todas han sido puestas en libertad sin cargos en contra.

Un mal recurrente

Accidentes en las 12 Líneas del Metro de enero de 2010 a septiembre de 2022 (Cifras promedio de los primeros nueve meses de cada año):



LOS ACCIDENTES



Fuente: STC



VIAJAN CON MIEDO Y RESIGNACIÓN

A TRES SEMANAS DEL ACCIDENTE EN LA LÍNEA 3 DEL METRO QUE DEJÓ UN MUERTO Y DECENAS DE LESIONADOS, PASAJEROS RECONOCEN QUE AÚN TIENEN TEMOR AL USAR ESTE TRANSPORTE, AUNQUE MUCHOS DE ELLOS NO TIENEN OTRO REMEDIO.

TEXTO Y FOTOS **JORGE RICARDO**

Un día de enero, cuatro días después del choque del Metro entre Potrero y La Raza que causó la muerte a una joven, la familia Peña, la mamá y la hija que habían ido a despedir a un familiar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), regresaban a Sur 73, Sinatel, en Iztapalapa. Habían llegado en Uber y regresaron en Metrobús. Sólo que en Metrobús dieron una vuelta a San Lázaro, luego a Buenavista, a Hidalgo, en el Centro, y de ahí hasta Santa Cruz Atoyac, en el sur, donde esperaron el Trolebús y al final un camión. Dos horas les tomó lo que en Metro se hubieran hecho en una. Pero no querían usar el Metro.

“Nos tardamos más, pero entre sí es sabotaje o la falta de mantenimiento, preferimos evitar el Metro”, dice Margarita Peña, diseñadora de 40 años.

No es la única que estos días, de acusaciones y accidentes reales, evita poner un pie en alguna de las 195 estaciones de las 12 líneas del Metro que el año pasado recorrió 35 millones 525 mil 302 kilómetros que es como dar 46 vueltas de la Tierra a la Luna. En 2022, el Metro transportó mil 57 millones 461 mil usuarios, el equivalente a todos los habitantes de Europa y Estados Unidos juntos. En los últimos días, también suele viajar el miedo.

Los millones de usuarios, además, están acostumbrados a las fallas de un servicio que califican como pésimo, como un castigo, en las horas pico, y como el más rápido y eficiente, a pesar de todo. Lo que es real, es que tres de los cuatro acciden-

tes con víctimas mortales en la historia del Metro han ocurrido en los recientes tres años: el 10 de marzo de 2020, un choque en Tacubaya, que dejó un muerto y 41 lesionados; el 3 de mayo de 2021, el colapso de una trabe entre Olivos y Tezonco, que dejó 26 muertos y 65 heridos, y el del 7 de enero.

Los accidentes no son nuevos. Entre el 1 de enero de 2010 y el 20 de septiembre de 2022, el Metro tiene registrados poco más de 800 en sus 12 líneas; 21 mil 836 incidentes en sus instalaciones fijas y 10 mil 955 averías en material rodante. Sin embargo, más de la mitad de los accidentes, 431, han sucedido a partir de 2019, luego de que Claudia Sheinbaum asumiera el 5 de diciembre de ese año como Jefa de Gobierno.

Un reporte entregado mediante la Ley de Acceso a la Información indica que, por ejemplo, si en 2018, en la Línea 9, de Tacubaya a Pantitlán, no hubo ningún accidente, al siguiente año, se registraron 14. En la Línea 7, de Barranca del Muerto al Rosario, hubo 6 accidentes en 2018 y 11 en 2019.

La noche del 3 de mayo de 2021, una de las trabes de la Línea 12, entre las estaciones Olivos y Tezonco, inaugurada en 2012, en el Gobierno

de Marcelo Ebrard, se colapsó con todo y el tren que iba en medio: 26 muertos, pero entonces Sheinbaum no lo llamó “hecho atípico”. Eso fue después del 7 de enero,



tras el choque de dos trenes entre Potrero y La Raza de la Línea 3, donde falleció una joven. Al día siguiente hubo un incendio en Politécnico de la Línea 5.

“Han venido ocurriendo en los últimos meses episodios que nosotros catalogamos como fuera de lo normal, que no son lo que normalmente

ocurre en el Metro”, dijo Sheibaum y fue la excusa para solicitar la vigilancia de 6 mil 60 militares de la Guardia Nacional. Desde entonces, el miedo también aprieta en los vagones.

“Yo desde que me acuerdo, siempre ha fallado el Metro, a veces he esperado hasta 20 minutos para que se cierren las puertas, pero el otro día veníamos por la estación Tlatelolco y se fue la luz como 10 segundos y toda la gente comenzó a decir ‘Dios mío, ayúdanos’, una señora se puso a gritar que así se había ido la luz cuando chocaron en La Raza”, recuerda Betty Colín, de 49 años, de Ecatepec, ama de casa y empleada doméstica en El Pedregal, hasta el otro extremo de la Ciudad.

Dos veces por semana viaja en autobús hasta Indios Verdes, luego 20 estaciones en Metro hasta Copilco y otro microbús a El Pedregal. “Yo he esperado hasta media hora para que se cierren las puertas del Metro”, dice una mañana de jueves, parada a la mitad del andén en Indios Verdes. Una bolsa de cuero en el brazo izquierdo, una bolsa de plástico en la mano derecha. A cada lado suyo, una barrera de hombres le impedían entrar a los vagones.

“Antes me gustaba irme hasta adelante, porque hay menos gente, pero ya desde que chocó me da miedo porque ahí iba la muchacha que murió en La Raza. Ahora que sí me voy hasta atrás,

atrás te pegan. Así que me voy en medio”. Betty lleva un libro sobre el sistema solar que le dio su hijo, estudiante de la UNAM, pero contaba que cabeceaba de sueño apenas abría las hojas. Y es que se duerme muy tarde porque su marido, albañil, llega tarde a casa.

“Dice mi hijo, mamá pero adelante chocas, hasta atrás te pegan y en medio se hunde”, agrega. En eso llega un convoy. “Vente, vámonos, de todos modos, nos íbamos a ir parados”.

En 1969, el 4 de septiembre, cuando se inauguró el primer tramo, 16 estaciones de Zaragoza a Chapultepec de 12.6 kilómetros, se informó que cada vagón tenía una capacidad de 167 pasajeros: 45 sentados, 122 de pie y podía haber hasta nueve vagones en el convoy.

Hoy, la capacidad oficial reportada en cada convoy es de mil 530 personas, 360 sentados y mil 170 parados. Apretadísimos en horas pico al punto de tener que salirse por las ventanas, quizás sean más. Otro dato irreal, es que según el Sistema de Transporte Metro Colectivo, el promedio de espera en cada estación es de cuatro minutos y medio. Y algo que parece un sueño: el Plan Maestro del Metro, presentado en 1985, proyectó 17 líneas y 10 de tren ligero. De Eulalia Guzmán a Cuicuilco, de San Lázaro al Parque Naucalli, de Politécnico a Tlalnepantla, de Buenavista a Hipódromo Condesa, entre ellas.

“La Ciudad creció tanto, que el Metro se hizo muy chiquito”, dice al teléfono Marco Rascón, creador en 1987 del Superbarrio Gómez, un personaje enmascarado como luchador a favor de los sin casa. Candidato a Jefe de Gobierno en 2018, propuso la figura de un Alcalde del Metro. Para Rascón, el res-

cate del Metro pasa por subir la tarifa hasta unos 13 pesos, aunque en un formato como del Infonavit: con participación del presupuesto público, pago de los usuarios y aportaciones de los empresarios. “El gobierno no sube la tarifa para no perder los votos y al final se los cobra con un pésimo servicio a los más pobres, es la lumpenización de la política que pretende solucionar con la militarización del Metro”, afirma.

Amanece y ya el fastidio es una sombra. La estación Pantitlán de la Línea A del Metro es un hormiguero de mal humor a las ocho de la mañana, de cansancio, de empujones, de cuerpos apretados en 20 centímetros cuadrados, mochilas, gorros, cachuchas y codos, codos que son picos de piedra dura hundiéndose en las costillas. El año pasado, 23 millones 425 mil usaron estos pasillos, 138 mil 847 en el mayor pico de un día laborable, de pronto el pasillo se cierra con rejas de hierro para dosificar la entrada y la ola de cuerpos se estrella contra sí misma. Alguien le mienta la madre a los policías, alguien saca el pie que quedó debajo de una suela, pero lo demás es tan sólo un rumor, suspenso, un siseo apenas de los condenados a viajar de ese modo. Esto pasa a diario, mañana y tarde, pero eso no entra ya a la nueva moda de los “hechos atípicos”.

“De Tepalcates voy a Pino Suárez, voy y vengo, yo nunca salgo del Metro, me espero, voy y vengo en 35 minutos que es lo que debe ser, pero siempre me hago una hora porque no puedo subirme al Metro por que se va parando, dos cuando está hasta la chingada que son días a la semana en promedio, ¿tú crees que es justo”, decía el viernes 20 de enero Lorenzo Estrella, obrero, playera beige pirata de la Selección Mexicana,



barba gris asomada en el cubrebocas. Su voz, apenas un susurro entre el mar de gente. “Nos pasan como en el establo, cierran las rejas y nos van pasando por tandas”, insistía.

A esa hora, Sheinbaum presumía en la conferencia mañanera del Presidente López Obrador que desde que mandó llamar a los militares para que vigilaran los “hechos atípicos” en el Metro, se redujeron de cinco a dos los robos.

“Lo que se detectó, y ese fue el origen precisamente de la coordinación con el Gobierno de la Ciudad –está explicando el Secretario de la Defensa, Luis Crescencio Sandoval, vestido de verde olivo–, es que hubo muchos eventos que salían de la parte normal de operación del Metro, no eran cosas que por el mantenimiento. Hace unos días se mostró unos videos donde se veían algunos pernos que no había manera de que se pudieran desprender si no era con la mano del hombre”. En Pantitlán, sobre la tapia vieja de una escalera eléctrica descompuesta como desde años, la mano del hombre ha escrito: “Guillermo y Ana 31/09/2022”.

El jueves 12 de enero, a las dos de la tarde, comenzaron a llegar los de la Guardia Nacional al Metro. Militares, vestidos de gris militar, de formación militar, con un mando militar, bajo la excusa de los hechos “atípicos”. Aunque con poco más de 800 accidentes en 12 años, lo atípico ya era lo cotidiano. Ahí siguen, uniformados, limpiecitos, derechos, aburriéndose y unos con la apariencia más militar que otros.

“Los que traen el uniforme de camuflaje es que andaban en operativo en Michoacán y los mandaron llamar, todavía no se sabe si se les va administrar su uniforme de proximidad o ya así”, di-

ce en el Metro San Joaquín, el elemento Hernández del 48 Batallón. Y que él traía su uniforme de proximidad porque vigilaba el C5 en Cuernavaca. Dos estaciones adelante, en Auditorio, el elemento Reyes de uniforme negro y gris camuflado, presume que ha estado combatiendo al narco en Playa del Carmen, Chetumal y Zacatecas.

“Qué más quisiéramos que seguir patrullando, pero a la orden, que nos pidan. Ahora nos piden auxiliar si se cae algo a la vías, basura, una lata, algún zapato, ayudar a subir las escaleras, si quieren atentar contra su vida, lo malo es que andamos desarmados”, explicaba.

“No, hasta ahorita no han dado ninguna indicación de prohibir fotos”, aclara.

En la Línea 7, naranja, de 14 estaciones de hasta 30 metros de altura, hay 15 escaleras sin funcionar. Algunas tapadas con maderas, desarmadas, bloqueadas con trafilambos. Otras quizás sólo apagadas. Las escaleras tienen hasta 52 escalones en cada tramo. “Es un terrorismo contra mí”, dice Julián Olvera, un contador, descansando el bastón en uno de los rellanos de la subida del Metro San Joaquín.

El primer

accidente mortal en el Metro ocurrió el 20 de octubre de 1975. Un choque de trenes en Viaducto, de la Línea 2: 31 muertos y 70 heridos. Los otros tres han ocurrido desde 2020, en el actual Gobierno. En el último, del 7 de enero, Sheinbaum se encontraba de gira en Morelia, donde iba a presumir las “políticas exitosas” de su Gobierno.

“Hechos atípicos”, ha acusado la Jefa de Gobierno que apunta a la Oposición y apenas al principal sindicato, el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo liderado desde 1978 por el priista Fernando Espino.

La revisión de las cifras muestra una disminución de su presupuesto a pesar de que Sheinbaum afirma lo contrario. El 12 de enero, cuando llamó a la Guardia Nacional, aseguró que en 2023 el presupuesto es de 19 mil 700 millones de pesos por arriba de los 18 mil 800 del año anterior. Sin embargo, un análisis de la organización civil enfocada en políticas públicas México Evalúa aseguró que en 2018 el Metro tuvo un presupuesto de 22 mil 710 millones. El presupuesto para mantenimiento entre enero y septiembre pasados, según la organización, fue de 904 millones de pesos, 63 millones menos que en el periodo anterior. En todo caso, el di-



rector del Metro entre 2015 y 2018, Jorge Gaviño, ha asegurado que el Metro requiere un presupuesto anual de más de 30 mil millones de pesos.

El 13 de enero la nueva seguridad del Metro detuvo a un ama de casa que dejó caer un aspa vieja de plástico de lavadora en las vías del Metro. Fue acusada de ataques a las vías de comunicación. “Estaba arrojando aspas de fierro a las vías del Metro, este es uno de los ejemplos de que han sucedido cosas que claramente no es un accidente”, se apresuró a decir el Secretario de Seguridad Pública de la Capital, Omar García Harfuch. Se le detuvo dos días, pero luego las autoridades tuvieron que retractarse. Al día siguiente, los elementos de la Guardia Nacional se organiza-

ron para sacar una lata de cerveza de las vías de estación Santa Anita de la Línea 8.

“No es una cuestión de sabotaje, de seguridad, eso es una mentira, es una cuestión de falta de herramientas, necesitamos herramientas, materiales, para no usar los de reuso. No una cosa de seguridad”, dice Espino, ex diputado, michoacano, ingeniero eléctrico.

“Sabe, pero dicen que el Metro está tan viejito que puede explotar con una lata”, indica en transbordo de Chabacano, María Rosa, una noche de viernes. A esa hora, por las escaleras los militares y la Policía bancaria que ya vigilaba el Metro bajaban una camilla con una mujer que se había desvanecido en un vagón.

Con tantos años en la política, el Presidente López Obrador y Fernando Espino, el líder que asegura dirigir a 13 mil 500 de los 13 mil 663 sindicalizados, son viejos conocidos.

“Me tocó la fortuna en 1978, nos adelantamos a las modificaciones de Ley del Trabajo y tuve la fortuna de ser electo a través del voto secreto por la inmensa mayoría y hasta la fecha me siguen favoreciendo con el voto de un 94 o 96 por ciento. ¿Qué obstáculo le ven? Que digan, que me lo reclamen los trabajadores si creen que ya terminé mi tiempo, yo les agradeceré mucho. Pero si mis trabajadores me apoyan no tengo que hacer eco a cuestiones políticas”, dice el Secretario General.

Espino asegura que del total de presupuesto del Metro, sólo la mitad es subsidio que se transfiere. “De los otros, le dicen al Metro ‘tú recábalos como puedas por la venta de boletos, la recarga de tarjetas’”. Pero que de eso se debe descontar que el número de usuarios va a la baja y los boletos de cortesía que entrega el Gobierno, 117 millones 267 mil 882 el año pasado, según las cifras oficiales. Por lo que, asegura Espino, el Metro sólo recaba 3 mil 500 millones adicionales.

Aunque menos directo, las acusaciones entre el Gobierno representado también por Sheinbaum y quienes reclaman más presupuesto para el mantenimiento pare-

cen una reedición de 2002. López Obrador era entonces el Jefe de Gobierno y Espino amenazó con paralizar el Metro para obtener herramientas de trabajo y mayor presupuesto para el mantenimiento.

“Las puertas del Metro están diseñadas para que si se mete un dedo entre los hules, abran y se pare el Metro automáticamente, ahorita se puede meter una mochila completa y no se para, simplemente porque no hay buen mantenimiento”, dijo el líder en agosto del 2002.

“No voy a ser rehén de líderes charros”, contestó el hoy Presidente.

El 7 de agosto de 2002, los sindicalizados cerraron las líneas B, cuyas travesías ya desde entonces presentaban fallas, y la 9 por 20 horas, el Gobierno envió a granaderos para cuidar el centro de control de mando. Después, la huelga quedó conjurada. “Cada vez que hay un conflicto con el sindicato sobresale el asunto de la falta de mantenimiento”, insistió entonces el Jefe de Gobierno. Incluso solicitó un dictamen de la UNAM y del Instituto Politécnico Nacional para demostrar, según dijo, que el Metro no tenía fallas.

Salvo los 28 muertos recientes, las condiciones del Metro y el insuficiente presupuesto vienen desde hace años. Por lo menos desde hace 20, dice el dirigente sindical. Aunque hay quien ve que los militares en el Metro son en realidad para controlar al sindicato, Espino niega un enfrentamiento con el Gobierno.

“No es una cuestión de sabotaje como quieren verlo. Nos estamos reuniendo y la Jefa de Gobierno, ella está en la mejor disposición de resolver el problema, estamos calculando cuánto será el presupuesto para reparar lo más indispensable”.



Con poco más de 800 percances en los últimos 12 años, lo 'atípico' –como considera la Jefa de Gobierno a los últimos accidentes– ya era cotidiano.

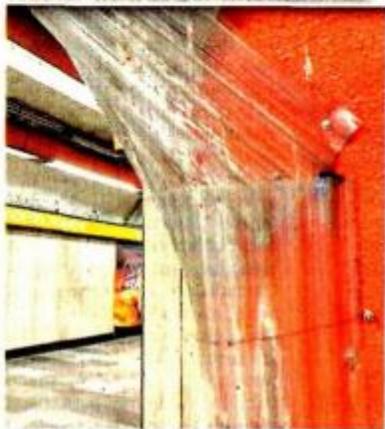
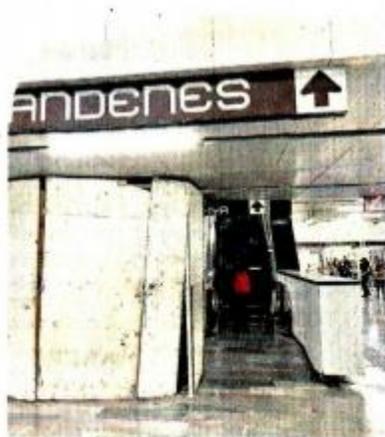
ACCIDENTES... E INCIDENTES

ACCIDENTES en las 12 Líneas del Metro del 1 de enero de 2010 al 20 de septiembre de 2022. Los INCIDENTES incluyen cortocircuitos, explosiones y personas en las vías, entre otros percances, en instalaciones fijas y en material rodante:



*Hasta el 20 de septiembre

Fuente: STC



supue
nir
y

En las vías del Metro es posible encontrar todo tipo de basura.



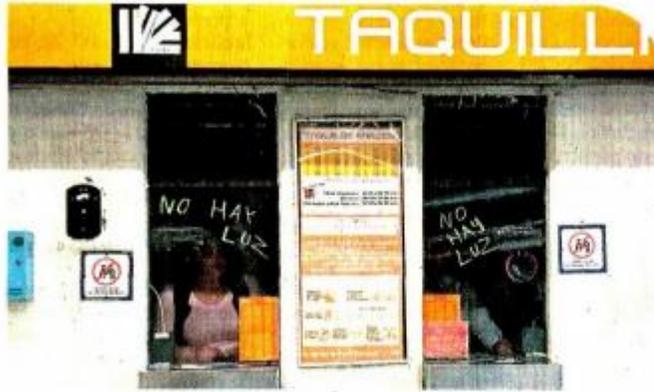
Tras el accidente, las autoridades emprendieron una campaña entre los usuarios.



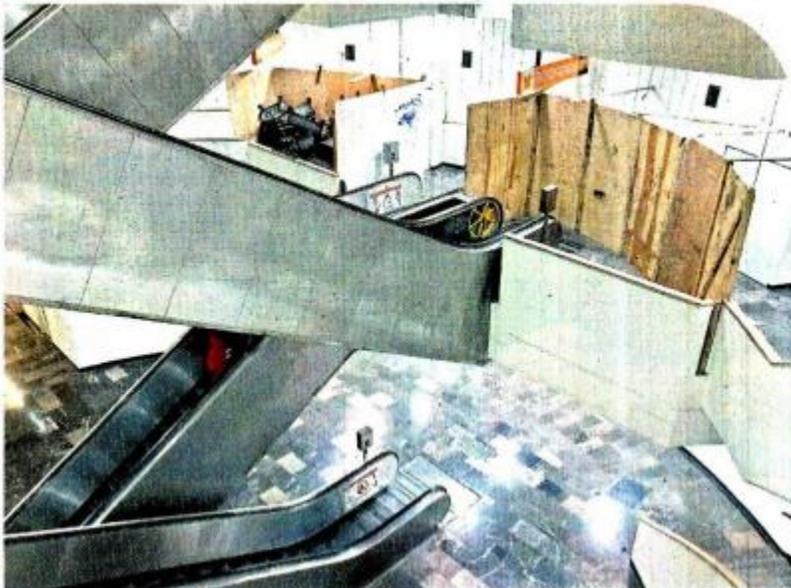
El deterioro de varias estaciones ha provocado que se cierren algunas áreas e incluso que se improvise ante las afectaciones.



Tras desvanecerse en un vagón, una pasajera es trasladada en camilla en Chabacano.



Las fallas en el STC incluyen, en ocasiones, la falta de energía eléctrica.



La Línea 7, la más profunda de toda la red de Metro, registra sobre todo fallas en las escaleras eléctricas.



TRAGEDIAS MORTALES

De los cuatro accidentes que han dejado fallecidos en el Metro, tres de ellos han sido en la actual Administración de Claudia Sheinbaum.

20 DE OCTUBRE DE 1975

9:36 HORAS

2

Estación Viaducto
31 muertos y 70 lesionados

El conductor de un convoy a 70 kilómetros por hora no alcanza a frenar y se impacta contra otro que estaba estacionado.

10 DE MARZO DE 2020

23:38 HORAS

1

Estación Tacubaya
1 muerto y 41 lesionados

Errores del conductor y la operadora provocan que un convoy que iba llegando a Observatorio se desplace hacia atrás sin control e impacte a 51 kilómetros por hora a otro ubicado en la estación contigua.

3 DE MAYO DE 2021

22:22 HORAS

12

Entre Tezonco y Olivos
26 muertos y 65 lesionados

Errores en el diseño y la construcción provocan el colapso de una de las trabes justo cuando iba pasando un convoy.

7 DE ENERO DE 2023

9:16 HORAS

3

Entre Potrero y La Raza
1 muerto y 59 lesionados

Un convoy alcanza a otro. Uno de los conductores queda prensado y es rescatado con vida. Aún no se dan a conocer las causas.



EL METRO NUESTRO DE CADA DÍA...

ESTE SISTEMA EQUIVALE A LAS ARTERIAS DE LA CDMX,
226 KILÓMETROS EN TOTAL, QUE LLEVAN
POR TODA LA CIUDAD A 4.6 MILLONES DE PASAJEROS,
CADA UNO DE ELLOS CON MÚLTIPLES HISTORIAS
VIVIDAS EN ESTE TRANSPORTE.

TEXTO: **BERNARDO URIBE**
FOTOS: **ALFREDO MORENO**

Decir que el Sistema de Transporte Colectivo Metro es tan solo eso: un sistema compuesto por líneas interconectadas de trenes, un simple transporte que te lleva del norte al sur y de oriente a poniente de la ciudad y un ente que nos hace sentir colectivos, es quitarle la vida que se cocina entre cada transbordo, es ignorar la complejidad y problemática de este símbolo de la vida cotidiana de los capitalinos.

Las 4.6 millones de personas que usan diariamente alguna de las 195 estaciones del Metro en sus 12 Líneas saben que hay ciertas reglas no escritas que se deben seguir si se quiere realizar un viaje exitoso.

Pegarte al lado derecho de las escaleras eléctricas si no tienes prisa, pagar con cambio a los vagoneros para agilizar la venta, voltear tus piernas hacia el pasillo cuando alguien quiere sentarse al lado tuyo, despertar al distraído en las terminales y nunca ir con tu celular desatendido.

¿Cómo explicas a un turista, que te pregunta cómo llegar al Centro, la complejidad de los transbordos?

No lo haces, tan solo le dices que siga las señalizaciones, a pesar de que muchas veces son esas mismas

las que te pierden.

La edad promedio del usuario del Metro no existe, no hay un límite de edad -ni mínima ni máxima- para aprender a convivir con este extenso monstruo de 226 kilómetros.

En cada tren caben alrededor de mil 500 personas, unas 360 sentadas y el resto paradas, esto a una capacidad máxima y en horario pico. Sus huellas más visibles están en las manchas que va dejando el uso en el mobiliario, asientos, piso, escaleras; desgastes en tubos, puertas y ventanas, mayor o menor, dependiendo de la Línea y estaciones.

Los trenes del STC pueden tener hasta 9 vagones, es-



to en los modelos más grandes y que son exclusivos para las estaciones más congestionadas. Entonces, en promedio en cada vagón coexisten, en hora pico, unas 166 personas... o más.

Cuando se observa como mil 500 personas pueden usar este espacio restringido, hasta con prestar atención a las ventanas, en su mayoría rayadas, sucias y con manchas, así como a los pisos, grises y con manchas negras que parecieran siempre haber estado así.

La mayoría de chilangos aprende de la mano de sus padres, "aquí fíjate en que dirección va el Metro, tiene que decir Taxqueña, sino vas para el otro lado", le dice una madre a su pequeño.

Ese niño, con ojos confundidos, representa la inocencia que se pierde rápido dentro del transporte público.

Porque en esta Ciudad, a temprana edad se aprende a empujar a la gente para subir a un tren atascado, a poner el cuerpo duro y abrir los codos cuando no te dejan salir, a dormir lo justo en el trayecto para que no te pases de tu destino, aprender a transbordar sin depender de los letreos y, sobre todo, a saber en quien confiar y en quien no.

Si algo ha aprendido el capitalino al recorrer el "sistema nervioso central" de la CDMX, es que tiene vida propia, pareciera que huele tus miedos y se alimenta de la gente.

"Si vas tarde, por alguna razón el tren se para más en cada estación, avanza lento y hasta te toca ir parado, pero si de casualidad sales temprano o incluso quieres hacer tiempo, llegas rapidísimo", cuenta Rodrigo Alanís, un joven que usa el Metro desde pequeño.

"Es como si oleras tu miedo, como si supiera que de él dependes para llegar a tu

trabajo, no se cómo explicarlo, solo sé que mejor siempre salgo con tiempo", agrega.

Aunque el Metro conecta a casi toda la Ciudad -te puede llevar desde Tláhuac a Los Reyes la Paz o de Ciudad Azteca a Mixcoac-, los capitalinos saben que, para muchos, es solamente un transporte de los varios que usan en un día para llegar a su destino.

"Bendito el que solo toma el Metro para ir y venir", dice María de Lourdes, quien además de tomar la Línea morada del Metro, hace un viaje de otros 30 minutos en combi, y, además, debe tomar un camión.

"Para mí el Metro es donde me maquillo, donde descanso un poco y hasta donde desayuno antes de llegar a trabajar", explica.

Así como cada usuario cuenta su experiencia con base en su trayecto, cada estación brinda una vivencia diferente dependiendo de a cuantos usuarios recibe.

Según los reportes oficiales de 2022, la estación que tuvo más afluencia fue Indios Verdes con 94 mil 835 pasajeros en promedio en un día y, la que menos, Deportivo 18 de Marzo con mil 233, una diferencia abismal que habla de la desproporción con la que se usa este transporte.

Entrar a la estación más usada por los capitalinos requiere de experiencia, un novato se puede perder fácilmente entre los túneles laberínticos de entradas y pasillos.

Se debe ir con seguridad y un destino claro, no te puedes detener demasiado, porque entonces la masa se encarga de guiarte.

Tienes que abrirte camino con un paso constante, el correr te hará propenso a un accidente o a atraer atenciones innecesarias, pero el ir lento, te hará objeto de reclamos e insultos.

Se tiene que saber convivir con extraños a unos cuantos centímetros de ti; aquí no existe el espacio personal y la sana distancia.

Esa cercanía extrema no impide ser partícipe del folclor metropolitano: observar una clase maestra de maquillaje, compartir un concierto privado, escuchar las historias de amor de extraños o presenciar una pelea sin sentido.

"Si te vas a mover o te bajo a patadas", "es que no hacen caso de que permitan la bajada antes de subir, parecen animales", "y entonces le dije a Raúl que ya sabía con quién se estaba mensajando y que a mí no me iba a traer de su tonta", "y te vas amor, si así lo quieres, que le voy a hacer".

El sonido del Metro es una combinación de maquinaria, de ruedas haciendo fricción, de alarmas sonando cada estación, de música, palabras y conversaciones sin sentido, y del tururú, que te indica la próxima estación.

Dependiendo de tu lugar en el tren es tu acceso a las historias más aburridas o inverosímiles, si vas sentado lo más seguro es que el cansancio te gane, que caigas derrotado por las travesías ciudadanas.

El olor del Metro también es algo particular, una mezcla perfecta entre humedad, detergente y tierra mojada. Un olor que penetra al momento de abordar cualquier tren y a la hora que sea. Cada vagón resiente el paso de la gente y te hace sufrir con la suciedad que se va quedando en el mobiliario y en el aire.





Las manchas negras en el suelo y las ventanas rayadas son tan solo la antesala de la decoración propia del Metro, el elemento principal es el polvo, los restos de comida y una que otra mancha de sangre. Lo que sucede en el Metro se queda en el Metro.

Es así como se conoce verdaderamente la Ciudad de México, a través de las estaciones del Metro, cada una esconde algo particular y cada una muestra un aire diferente de la Ciudad.

En la Línea 2, de Taxqueña a Cuatro Caminos, existe un desgaste particular, de las 24 estaciones, al menos la mitad tiene daños en las luminarias y basura en los rieles. Además de que no cuentan con un sistema de guía para las personas débiles visuales, y los elevadores sirven esporádicamente.

Este mismo escenario se repite en la Línea 3, de Universidad a Indios Verdes, donde al menos la primera mitad, de Universidad hacia Centro Médico, no hay guías para discapacitados ni luminarias funcionales, además de que es excesiva la presencia de manchas de humedad en las paredes.

Dichas manchas, usualmente cubiertas con láminas, es uno de esos elementos que homologan al Metro: en todas las líneas y estaciones hay al menos una.

La Línea 4, de Martín Carrera a Santa Anita, parece olvidada por el paso del tiem-

po, algunas estaciones, como Candelaria y Santa Anita, de las menos transitadas, son también las más descuidadas.

Sus túneles, largos y fríos, siempre con la luz intermitente, parecen el inicio de una película de suspenso, pero acá lo que tienes que temer es la repentina aparición de alguien que te pida la hora o de un vendedor insistente. Nunca se saben sus verdaderas intenciones.

Las Líneas 5, 6 y A son un recordatorio de lo inmenso que es la Ciudad. Al salir de estaciones como La Paz y Los Reyes, te llega esa sensación del fin del mundo. Mientras al salir de Auditorio o Zócalo te encuentras con gigantes arquitectónicos, acá te esperan calles angostas de terracería.

La misma contradicción que existe en la Ciudad, es la que se replica en el Metro: mientras en Polanco o Chilpancingo destaca la vida nocturna, cultural y social, en Valle Gómez o Consulado hay paisajes de concreto.

Así es como un chilango conoce la Ciudad, todo mundo sabe que si quieres comer por menos de 50 pesos vas a Metro Constitución, si quieres juguetes viejos de colección tienes que salir por Metro Hidalgo, si quieres visitar un zoológico puedes ir a Chapultepec o a Bosques de Aragón.

También puedes probar tu valentía y comprobar una de las leyendas urbanas que existen en el Metro, sobre todo en la Línea 7, la más profunda de todas. Una de ellas es la del vampiro de Barranca

del Muerto o la del perro con cara de humano en Tacubaya.

Estas experiencias dentro del Metro forjan el carácter del capitalino, aprendes a cuidar tu celular y cartera; aprendes a buscar los mejores puestos de comida y de baratijas; aprendes a no pelear tan temprano por el tumulto y los empujones.

Estas experiencias eran, antes, parte de las anécdotas que se coleccionaban al viajar en el Metro, pero ahora cada vez más son reemplazadas por los accidentes, el miedo de salir lastimado o incluso que un viaje de 5 pesos te cueste la vida.

“Es que ya no es cuestión de que te toque, sino de cuánto. Yo jamás pensé en subirme al Metro con miedo, incluso pensé que eso de sufrir un accidente aquí adentro estaba muy lejano a nuestra realidad, como si eso solamente le pasara a los chavos que cazan el último tren o a los que van peleando en los vagones, pero ahora nos agarró parejo”, cuenta Victoria Argüelles, de 60 años.

Esta inquietud está en la mente de muchos.

“Es que no dejo de pensar que pude haber sido yo, esta es mi ruta y justo el horario en que uso el Metro”, comenta Juan Barrientos, estudiante de la UNAM que usa diariamente la Línea 3, en la cual se registró el más reciente accidente mortal el 7 de enero.

Lo que es cierto, también, es que por la necesidad, ni choques ni incendios harán que la gente deje de usar el Metro. “Pero ya ni modos, aquí nos tocó vivir”, se escucha mientras un pasajero toma su turno para abordar.



Los tumultos en los andenes y los empujones en los vagones son la constante en este transporte colectivo.





PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

REFORMA
COMUNICACIÓN

PP-13-16

29/01/2023

NACIONAL





Historia del monstruo

BERNARDO URIBE

La primera piedra de la Línea 1 del Metro se instaló la mañana del martes 19 de junio de 1967, dos meses después de que se publicara en el Diario Oficial de la Nación la creación del organismo descentralizado que asumiría la responsabilidad del proceso: el Sistema de Transporte Colectivo.

De acuerdo con el doctor Bernardo Navarro, del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, el Metro fue concebido desde sus orígenes como “base de un sistema complejo de transporte masivo de la ciudad”, y más tarde, como “la columna vertebral” del sistema de transporte.

Además, fue la principal apuesta para que los ciudadanos optaran por el transporte público en lugar del auto particular, medio de transporte que iba en crecimiento.

Para Navarro, uno de los principales efectos secundarios de la ampliación de la infraestructura del Metro es el cambio en el valor del uso de suelo de las colonias populares, así como el desarrollo comercial que se originó, sobre todo en las estaciones terminales.

“Durante la construcción de las líneas del Metro, el mercado formal de suelo se activó en los alrededores de cada estación, el signo de este impacto varió con el nivel de ingreso de los habitantes en estas zonas. En zonas de bajos ingresos en las cuales se construyó el Metro, el suelo urbano se ofreció a precios mayores con el argumento de que el Metro mejoraría la accesibilidad de la zona. En zonas de altos ingresos, por el contrario, el suelo urbano se ofreció a menores precios y la

presencia del Metro se ignoró”.

Marco Hernández Rojo y David Arellano Gault, investigadores en administración pública, afirman que la construcción de las primeras líneas del Metro siempre estuvieron acompañadas del apoyo del Presidente de la República en turno, lo cual ayudó a hacer frente a las complicaciones en su construcción.

La última gran inauguración fue el 30 de octubre de 2012, cuando se estrenó la Línea Dorada en Tláhuac, una obra que prometía llevar transporte digno a un sector olvidado en la periferia sur de la Ciudad. Un promedio de 435 mil usuarios se verían beneficiados.

Sin embargo, vivió una de las más grandes tragedias que ha tenido la infraestructura pública de transporte.

A lo largo de cinco décadas, el Metro ha tenido al menos 6 accidentes catastróficos que han cobrado vidas humanas, por fallos técnicos y de construcción.

El peor accidente de la historia ocurrió el 20 de octubre de 1975 en la Línea 2: dos trenes chocaron en la Estación Viaducto. Murieron 31 personas y 70 resultaron lesionadas.

A raíz de este suceso, se instaló el sistema de pilotaje automático en toda la red de trenes para controlar el freno y la aceleración de estos.

Ese día de octubre de hace 48 años, el tren número 10, modelo MP-68, salió de la estación Chabacano, mientras el tren número 8 se encontraba estacionado en la estación Viaducto esperando su salida.

Tras el accidente, el conductor sobreviviente del tren

10, Carlos Fernández, fue sentenciado a 10 años de prisión por negligencia, ya que testigos aseguraron que se le ordenó parar el tren, a lo que él afirmó no haber escuchado la orden.

Pasaron 40 años para que se registrara otro accidente de grandes dimensiones. Fue en la estación Oceanía, el 4 de mayo de 2015, cuando las fuertes lluvias obligaron a los conductores a cambiar el sistema de pilotaje de automático a manual.

El tren 05 salió de la estación Terminal Aérea cerca de las 18:00 horas y cuando se deslizaba por la pendiente entre esa estación y Oceanía se encontró con el tren 04 estacionado.

Ambos trenes se descarrilaron y sufrieron daños estructurales, y aunque no hubo víctimas fatales, un trabajador falleció días después al realizar labores de maniobras en los trenes afectados.

Ya en tiempos de la administración actual, el primer accidente se registró el martes 10 de marzo de 2020 en la estación Tacubaya de la Línea 1, el cual dejó una persona muerta y 41 lesionadas.

Sucedió que el tren número 33 sufrió un corte de energía, dejando disfuncionales los frenos, lo que ocasionó que se impactara con el tren 38 que se encontraba detenido en la estación. De acuerdo con las investigaciones, el conductor del tren 33 recibió una alerta que se bloqueó y varios pasos del protocolo sobre frenado de emergencia se vieron comprometidos.

Sólo unos meses después fue el incendio en el Puesto Central de Control del Metro, el sábado 9 de enero de 2021



a las 5:48 horas. En ese sitio se provee de energía y sistemas de comunicación a la gran mayoría de estaciones del sistema.

Los hechos se suscitaron cuando dos transformadores de energía de la subestación eléctrica tuvieron un cortocircuito dentro del Puesto Central de Control 1, lo que a su vez desencadenó el incendio, provocando la muerte de una persona y la hospitalización de otras 29.

Algo peor estaba por lle-

gar, y en la Línea más nueva. La noche del 3 de mayo de 2021, un tren modelo FE-10 se desplomó entre las estaciones Tezonco y Olivos, por una falla provocada por el peso del tren en la viga izquierda que arrasó a la contraria, las columnas 11 y 12 se derrumbaron en unos segundos y una parte del tren quedó colgando.

En total, 26 personas perdieron la vida y al menos 80 resultaron heridas, unas 65 de gravedad, que hasta la fecha si-

guen padeciendo las secuelas físicas, psicológicas y económicas del accidente. Esa tragedia en la Línea 12 dejó una enseñanza en los usuarios: cualquier cosa puede pasar. Lo que parecía imposible sucedió.

Y lo peor es que no fue el último: la mañana del sábado 7 de enero, otro accidente -con una persona fallecida y decenas de lesionadas- significó el tercer accidente mortal en cuatro años de Gobierno de Claudia Sheinbaum.



En la mañana del sábado 7 de enero se registró el más reciente accidente mortal en el Metro.



Más de 6 mil elementos de la Guardia Nacional vigilan las instalaciones después del accidente en la Línea 3.

Jorge Ricardo



LA RED El Sistema de Transporte Colectivo cuenta con 12 Líneas:





9 PANTITLÁN
TACUBAYA
Inauguración:
26 de agosto de 1987
Estaciones: 12
Longitud: 15.3 kms

6 EL ROSARIO
MARTÍN CARRERA
Inauguración:
21 de diciembre
de 1983
Estaciones: 11
(1983-1986)
Longitud: 13.9 kms

D CIUDAD AZTECA
BUENAVISTA
Inauguración:
15 de diciembre
de 1999
Estaciones: 21
(1999-2000)
Longitud: 23.7 kms

8 GARIBALDI
CONSTITUCIÓN
DE 1917
Inauguración:
20 de julio de 1994
Estaciones: 19 (1994)
Longitud: 20.0 kms

A PANTITLÁN
LA PAZ
Inauguración:
12 de agosto de 1991
Estaciones: 10
(1991)
Longitud: 17.1 kms

CON MAYOR
AFLUENCIA DIARIA



INDIOS VERDES

94,835

viajes en promedio