

# Pasajeros y trabajadores en riesgo: aumentan los cortocircuitos en trenes del Metro de Caracas

Nuevos cortocircuitos se registraron el lunes en un tren en la estación Los Dos Caminos del Metro de Caracas y los usuarios debieron caminar por los oscuros túneles. En los últimos tres meses se han presentado al menos nueve situaciones de este tipo, señaló Luis Román, secretario de la Asociación Civil Familia Metro, a El Nacional.

Explicó que las fallas que están ocurriendo actualmente están relacionadas con el conjunto de alimentación para tracción de los trenes, conformado por las zapatas colectoras o frotadoras que están ubicadas en los bogies de los vagones. “Un vagón está conformado por dos bogies, que son como dos carritos que están debajo del vagón. Cada bogie tiene dos zapatas, una por cada lado. Entonces, un vagón tiene cuatro zapatas”, indicó.

Las zapatas, expresó, hacen contacto con el tercer riel de la vía, que está por encima de los rieles de rodamiento, que tiene una capota y se concentra la alimentación de 750 voltios de corriente continua proveniente de las subestaciones eléctricas. Esta carga la toma el tren a través de la zapata colectora, que tiene, a su vez, un fusible de 800 amperios que protege todo el equipo. Posteriormente, la energía pasa a los motores de tracción.

Román manifestó que cuando se hacen los desalojos no hay personal operativo en las estaciones del sistema. Por lo tanto, los usuarios se encargan, por sí mismos, de partir los vidrios y abrir las puertas para salir del tren en los túneles o en las estaciones.

¿Qué estaría ocurriendo?

Román centró la problemática en las zapatas y en los fusibles. Presume que los fabricantes no están cumpliendo las especificaciones de la compañía Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), que fabricó los trenes.

Aparentemente, agregó, las autoridades tienen algún proveedor local o, como lo promueve la misma empresa estatal, los trabajadores están fabricando equipos que no cumplen con las

especificaciones técnicas, tanto con las zapatas colectoras como el fusible. Por lo tanto, en el Metro de Caracas se producen los cortocircuitos por el suministro eléctrico de Corpoelec y la falta de mantenimiento en los trenes, en las vías y en las mismas estaciones transformadoras.

“Las zapatas se funden, se quedan pegadas al tercer riel, el fusible también se funde y se produce una serie de explosiones. La zapata se solda, se queda pegado hierro con hierro, y entonces hay que picar la zapata con un esmeril para solventar eso. Estas explosiones ocurren porque en el Centro de Control de Operaciones no tienen comando para quitarle la corriente al tren”, dijo.

### Preocupación por la frecuencia

Familia Metro, fundada en 2003 por extrabajadores, expresó su preocupación por la frecuencia con la que han ocurrido estas situaciones en los últimos tres meses. Advirtió que, además, no se implementan los correctivos ni se hacen pruebas con las zapatas colectoras ni con los fusibles; tampoco se hace el mantenimiento, la inspección ni la revisión por parte del personal operativo y de mantenimiento.

Román puntualizó que fue en el año 2014 cuando llegó el último tren al país. Es decir, son unidades relativamente nuevas. Sin embargo, en la Línea 1 del Metro de Caracas, donde deberían de estar operativos al menos 45 trenes, solo la mitad de las unidades está funcionando. Por esto, enfatizó, se producen los retrasos.

“No hay trenes para sustituir los que tienen fallas y lo que se ha hecho es una canibalización de trenes”, afirmó el extrabajador de la empresa estatal.

### Usuarios corren graves riesgos

El economista Armando Sánchez, dirigente estudiantil en los años 80, falleció el 14 de octubre pasado. Presuntamente sufrió un paro respiratorio cuando se registró una situación irregular con un tren en la estación Los Dos Caminos. Los usuarios, entre el humo y la angustia, rompieron los vidrios de los vagones para poder salir porque las puertas no abrían.

Mediante las redes sociales del Metro de Caracas no se informa con veracidad lo que ocurre en las estaciones, ni estos alarmantes casos ni los que ocurren a diario. Hay eventos que exponen la vida de las personas, advirtió la asociación civil.

“Eso le puede ocurrir a un usuario, a un trabajador, a cualquier

persona que se encuentre en un evento de ese tipo; hay falta de personal operativo, de asistencia al usuario, en muchos casos (los trabajadores) no están bien preparados para estas emergencias. Los organismos de emergencia como los bomberos, Protección Civil y la misma policía se enteran de la situación dos horas después. Eso es lo que está ocurriendo. ¿Qué le puede pasar a un usuario? Desde la muerte, que es lo más trágico, hasta lesiones, raspaduras, caídas, brazos rotos, convulsiones”, manifestó.

#### Familia Metro exige solución

La asociación civil reiteró la exigencia de que la directiva del Metro de Caracas, el Ministerio de Transporte y el sindicato de trabajadores de la empresa solventen la situación. “Se tiene que dar un mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo, que era lo que se hacía hace 20 años atrás”, agregó.

El extrabajador dijo que no necesariamente se tienen que importar los materiales, equipos o repuestos. Pueden fabricarse en Venezuela, pero cumpliendo con las especificaciones.

Román negó que las sanciones establecidas por Estados Unidos a Venezuela justifiquen el nivel de precariedad en el que está el sistema de transporte masivo. Además de las fallas en las zapatas y en los fusibles, también hay desperfectos con los aires acondicionados, en el grupo motor alternador, que es el que produce la energía eléctrica alterna para los vagones, y en el sistema de frenado.

#### 80% de las escaleras mecánicas no funciona

“Pero en las estaciones también hay fallas. Lo último que hicieron fue pintar y poner bombillas, pero más nada. Todo está en total deterioro, las escaleras mecánicas no funcionan en casi 80%, los sistemas de cobro de pasaje tampoco, el mayor porcentaje de usuarios pasa de manera gratuita; muchas personas han dejado de usar el sistema por el aumento de las fallas, por los retrasos y por estas situaciones angustiosas en las que ya perdió la vida un usuario. Prefieren usar el transporte superficial, que también tiene sus problemas”, expuso.

“También ha habido trenes con fallas de tracción en la vía, que tienen que ser remolcados, descarrilamientos. Todo eso ha ocurrido y no hay una manifestación de parte del sindicato ni de las diferentes directivas. Esto sin mencionar la seguridad, los atracos, los mendigos, los vendedores ambulantes, los vendedores de divisas, de cambios, toda la aglomeración que hay en los trenes”, añadió Román.

Recordó que en el Metro de Caracas existía un Centro de Control de Fallas que llevaba un registro de todas las irregularidades que ocurrían en la vía, en las estaciones, en los trenes y, en función de eso, se solventaban con una programación según el nivel de gravedad.

Dijo que los usuarios deben estar alerta y atentos y recomendó a los pocos trabajadores que quedan en el Metro de Caracas tener mayor comunicación con los ciudadanos para que se eviten mayores riesgos en ese tipo de situaciones. “Esto pudiera involucrar una cantidad de usuarios malheridos, no estamos hablando de un solo usuario”.

Con información de El Nacional