

#TrenLigero

EVADEN RESPONSABILIDAD ANTE RIESGOS DEL TREN

Instancias federales y estatales buscan desligarse del estudio técnico que advirtió del riesgo de colisión en la Línea 1 del Tren de Guadalajara. El choque en enero pasado revivió la polémica

POR LUIS HERRERA
@Luis_Herrera_A

Ninguna dependencia del Gobierno de Jalisco ni la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ha querido responsabilizarse del estudio

técnico que advirtió de los riesgos que corría el Tren Ligero de Guadalajara de sufrir una colisión, como la que se dio finalmente el 26 de enero pasado.

Desde el 2010 autoridades federales y estatales contaban con dicha prevención que, de haberse

atendido, habría evitado el choque de trenes que puso en vilo la integridad de 29 personas lesionadas, y dejó daños valuados en más de 16 millones de pesos y el cese de cuatro empleados en los que recayó toda la culpa.

La consultora Rehovot hizo

ver hace cinco años que los tramos a cielo abierto de la Línea 1 carecían de un sistema de control y señalización, una tecnología que puede detener la marcha de los trenes ante un riesgo de colisión, además de que su equipo en

los trazos bajo tierra: "resulta obsoleto e inclusive riesgoso".

Reporte Indigo publicó la existencia y el contenido de esa evaluación el 27 de abril pasado, en su entrega "Ocultan riesgos del Tren Ligero".

Tras ello, el Centro SCT Jalisco, a cargo de Bernardo Gutiérrez

Navarro declaró inexistente toda la información alrededor de la contratación del estudio con esa advertencia, lo que impidió que fuera transparentada.

El documento es del 29 de julio del 2010, se lee la referen-

cia al Centro SCT y el Gobierno de Jalisco, y se titula: "Justificación Económica para Estudios y Proyectos para el Análisis de Factibilidad Técnica y Económica de un Sistema de Transporte Urbano de Alta Capacidad de Guadalajara-Zapopan".

El funcionario le reportaría al Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), que la contratación del estudio por sus antecesores fue sin las formalidades de ley y en total discrecionalidad.

Dijo que nunca se elaboró un contrato, que la negociación fue

meramente verbal, y que, supuestamente, ni siquiera existió un pago por ese servicio, aunque acepta que, en efecto, lo solicitó el Centro SCT Jalisco.

El INAI dejó plasmadas estas irregularidades en su resolución

al recurso de revisión 3215/15:

"El ahora director del Centro SCT Jalisco, después de consultar vía telefónica al director de la empresa Rehovot, tuvo conocimiento de que en su momento la elaboración del estudio solicita-

do hasta su término, fue instruida verbalmente por el entonces director de dicho Centro".

Del dicho de Gutiérrez Navarro se concluye que quien

solicitó de tal manera el estudio fue su antecesor, Carlos Romero Bertrand, al frente del Centro en 2010, así lo afirma aquel en su oficio SCT 6.14.-0102/2015, del 30 de junio de 2015:

"De conformidad a una consulta generada vía telefónica al director de la empresa Rehovot, se nos informa que

en su momento recibió la instrucción verbal por parte del director del Centro SCT Jalisco



| | | |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| Fecha 05.10.2015 | Sección Primera | Página 22-23 |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|

en funciones, de llevar a cabo el estudio referido.

“Refiere a que nunca se le realizó contrato y por ende nunca se generó pago por dicho estudio”. Negó también que exista respaldo documental del proceso de selección del proveedor y de la convocatoria.

En el 2010 el Siteur era dirigido por Diego Monraz, hoy en el equipo de Enrique Alfaro; fue sustituido antes del reporte por Francisco Padilla

16.5
millones de pesos
en daños causó el choque del tren ligero en enero de este año

4
empleados
fueron cesados y responsabilizados por el accidente

110,000
pesos
el costo en daños a las vías

La advertencia

Extractos del estudio técnico que la consultora Rehovot realizó hace 5 años sobre los riesgos en el Tren Ligero:

» La Línea 1 registra un sistema de señalización exclusiva para la parte del trayecto subterráneo (...) el cual funciona mediante un mecanismo de toque (...) este sistema resulta obsoleto e inclusive riesgoso.

» En el corto plazo tanto la señalización obsoleta del túnel como la ausencia de señalización de los trayectos exteriores representan un serio riesgo operativo, ya que la operación está supeditada a posibles errores humanos, inclemencias climatológicas o bien posibles fallas electromecánicas.



El Siteur adjudicó a los empleados toda la responsabilidad del accidente de enero pasado, donde 29 personas resultaron lesionadas.



El informe que niegan

Reporte Indigo publicó la existencia y el contenido de esa evaluación el 27 de abril pasado, en su entrega "Ocultan riesgos del Tren Ligero".



Los de abajo

El Siteur terminó colocando toda la responsabilidad de la colisión de trenes en sus empleados, y despidió a cuatro sin considerar que no era ignorado el grave rezago con que opera la Línea 1. Los cesados son:

Liliana Magaña Ávila, la conductora que dio el alcance; José Alfredo Aguilera, el conductor alcanzado; Helio Igor Hernández García, despachador de la Estación Periférico Norte donde sucedió; y José Guadalupe Orozco Macías, supervisor de Operación, de quien no se ha precisado su participación.

Suspendió tres días a Héctor Díaz Gutiérrez, jefe de Transporte, y Antonio Robles Valdés, director técnico; y amonestó a los despachadores Arturo Flores Cambre y Martín Macías Villanueva.

Los carros siniestrados MO28 y MO47 tuvieron daños valuados en 16 millones 551 mil pesos, según su Gerencia de Material Rodante, además de 110 mil pesos por la vía férrea, muro y malla de contención afectados.

Manos lavadas

Otra área de la SCT, pero ajena a la de Gutiérrez Navarro, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, señaló la responsabilidad del Centro Jalisco en la elaboración del estudio que evidenció las deficiencias del Tren:

“Toda vez que el Estado de Jalisco y el Centro SCT Jalisco fueron los que realizaron la contratación en 2010 de la empresa Rehovot, para la elaboración del estudio antes citado, tal como se observa en la carátula”.

Lo dice el oficio 4.3.0.4-1310/2015, del 24 de junio de 2015, de Juan Arturo Sánchez Reyes, director de Asuntos Legales de esa Dirección General.

Tras esta reticencia a transparentar del Centro SCT y por excederse en los tiempos de respuesta, el INAI señalaría:

“En la sustanciación del presente recurso se encontraron elementos que permiten suponer presuntas infracciones a la Ley Federal de Transparencia, como la actuación con negligencia, dolo o mala fe en la sustanciación de solicitudes de información”.

Y ordenó: “Dese vista al Órgano Interno de Control del sujeto obligado (la SCT) para que determine lo que en derecho proceda”.

Esta forma de desentenderse del estudio que plasma los riesgos en la Línea 1 -que persisten para 146 mil pasajeros diarios- se replica en la esfera estatal.

La SCT refirió que documentación complementaria podría estar en áreas como la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública, y el Sistema del Tren Eléctrico Urbano (Siteur). Ambas lo negaron, la primera adujo “que no le

corresponde conocer” del asunto, mientras que el segundo dijo:

“Se realizó una búsqueda minuciosa en las diferentes áreas de este descentralizado, manifestándose que no se cuenta con registros del estudio”. Esto, sin embargo, contraviene el artículo 7 del Reglamento Interno del Siteur, fracción XIII, que le fija la obligación legal de:

“Revisar y aprobar todo estudio de transporte y desarrollo urbano, dentro de la Zona Metropolitana de Guadalajara, que tenga una relación directa con la planeación, crecimiento y operación futura de la red del Siteur y sus servicios alimentadores”.

En 2010 el Siteur estaba a cargo de Diego Monraz, pero fue sustituido el 5 de marzo -antes del reporte- por Francisco Padilla; hoy lo encabeza Rodolfo Guadalajara.



Bernardo Gutiérrez Navarro, director del Centro SCT Jalisco declaró inexistente toda la información alrededor de la contratación del estudio técnico.