

# ENCUESTA DE OPINIÓN A LOS USUARIOS DE SUBTERRÁNEOS ¿HACIA DÓNDE ORIENTAR LAS INVERSIONES?

TRABAJADORES Y CUERPO DE DELEGADOS DE SUBTERRÁNEOS.  
TALLER DE ESTUDIOS LABORALES.

## INFORME SOBRE EL MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE EN SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES

TRABAJADORES Y CUERPO DE DELEGADOS DE SUBTERRÁNEOS.

Noviembre de 2004.



En la Huelga de Abril de Subterráneos el conflicto se resolvió con la imposición de tres puntos. Se estableció la Jornada Legal de Seis Horas sin obligación de realizar horas extraordinarias, se conformó una Comisión en la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía para evaluar las inversiones en Material Rodante e Instalaciones Fijas, y se le solicitó a la Empresa Metrovías un cronograma y estudio de cómo intentaría implementar el Sistema de Expendio Automático de pasajes a través de Máquinas. La Comisión está conformada por la Secretaría de Transporte, la Empresa Metrovías, el Cuerpo de Delegados de Subterráneos y la Unión Tranviario Automotor.

Para constatar cuáles eran las prioridades en la inversión para el usuario los Trabajadores y Delegados de Subterráneos realizamos una encuesta al pasajero con ayuda del Taller de Estudios Laborales .

Presentamos los resultados de la encuesta realizada por los compañeros en todas las líneas y horarios a cientos de pasajeros. A continuación se ofrece el Informe Técnico del Material Rodante y las Instalaciones de Subterráneos que se le entregó a la Secretaría de Transporte. Al día de hoy la Comisión intentó reunirse en tres oportunidades, pero su conformación no se pudo concretar ya que en ningún caso se hizo presente la Unión Tranviario Automotor.

A nuestros compañeros les pedimos, que aquellos que puedan ampliar el Informe Técnico por el conocimiento proveniente de su trabajo, se comuniquen con sus Delegados para poder completarlo.

## Índice:

-Encuesta de opinión a los usuarios de la Red de Subterráneos	Pag. 3.
-Informe Técnico del Material Rodante y las Instalaciones de Subterráneos	Pag. 7.
Línea C	Pag. 8.
Línea E	Pag. 10.
Línea B	Pag. 14.
Línea A	Pag. 19.
Línea D	Pag. 20.
Falta de seguridad en la operación de la Línea desde el PCO	Pag. 23.
Denuncia sobre infracciones a las normas de seguridad	Pag. 28.

# Encuesta de opinión a los usuarios de la Red de Subterráneos.

## ¿Hacia dónde orientar las inversiones?

### Introducción

Más allá de los discursos sobre la calidad, la excelencia, la atención al cliente, etc., los usuarios de los servicios públicos privatizados jamás han sido tenidos en cuenta a la hora de organizar y desarrollar los servicios, y menos aún en el momento de planificar las inversiones. Peor aún, suelen ser las víctimas del modo en que son explotados los mismos. Las inversiones no están orientadas hacia las necesidades de la población, sino hacia aquellas áreas que ofrecen rentabilidad inmediata.

Frente a esta realidad los trabajadores y el cuerpo de delegados de Metrovías, proponen invertir los términos y que el destino de las inversiones se vincule con las necesidades e intereses de los usuarios y no con la búsqueda de lucro.

Un resultado de ello es la encuesta cuyos resultados se presentan en este informe. Es una consulta directa a los principales involucrados para conocer su opinión.

Se pone esta información a disposición de la población y de los funcionarios para que sea considerada a la hora de evaluar y discutir las inversiones en este medio de transporte, y las decisiones no queden sólo vinculadas a la búsqueda de ganancias de la concesionaria.

### Metodología

La información se obtuvo a través de entrevistas a pasajeros. Las mismas se realizaron en forma aleatoria, se relevaron todas las líneas y las encuestas fueron efectuadas cubriendo todo el espectro horario para lograr una mayor representatividad de las respuestas.

Los usuarios fueron encuestados en los trenes, durante el viaje. A los mismos se les mostró una serie de alternativas hacia donde pueden estar orientadas las inversiones y ellos debían marcar el orden de prioridades que consideraban necesario. Se registró la línea en que era realizada la encuesta, la edad y la ocupación del entrevistado.

**Se les pidió al encuestado que asigne un puntaje según el orden de prioridad, de manera que 1 sea el que considera más importante y 9 el de menor trascendencia.**

**Los aspectos incluidos eran los siguientes:**

- Renovación y/o mantenimiento de los trenes
- Escaleras mecánicas en todas las estaciones
- Aire acondicionado en los coches
- Incorporación de mas personal para la venta de pasajes
- Mantenimiento y limpieza de las estaciones
- Ascensores para el acceso a la red de personas con movilidad reducida.
- Maquinas expendedoras de pasajes
- Carteleros electrónicos con información para el usuario
- Mayor frecuencia de los trenes

En el caso que el respondente considerara que era necesario invertir en otro ítem, se le pidió que lo especifique.

El instrumento de recolección de la información fue elaborado en forma conjunta por integrantes del Cuerpo de Delegados y del Taller de Estudios Laborales, las encuestas fueron realizadas por trabajadores de Metrovías, el procesamiento fue realizado por el Taller de Estudios Laborales, y el análisis fue elaborado en forma conjunta.

### Principales resultados

Las prioridades fijadas por los pasajeros son similares más allá de las diferencias de edad y de ocupación, del mismo modo no se encuentran diferencias grandes entre los usuarios de las distintas líneas.

Hay un amplio acuerdo en fijar como prioridad principal la renovación de los trenes, y por el contrario *se ubicó -dentro de las alternativas ofrecidas- en último lugar a la incorporación de máquinas expendedoras de pasajes.*



Se colocó a la inversión en ascensores para personas con capacidad reducida en el segundo, lo cual demuestra la preocupación de la población por facilitar el acceso de dichas personas al uso del subterráneo.

El orientar las inversiones a lograr una mayor frecuencia en el servicio de trenes se ubicó en el tercer lugar.

En orden de prioridad se ubican luego la inversión en Escaleras mecánicas, en Mantenimiento y limpieza, Mayor cantidad de personal para ventas, la instalación de aire acondicionado y las Carteleras electrónicas en ese orden.

Dentro de los aspectos que los usuarios señalaron, no contenidos en las alternativas predefinidas se pueden mencionar los siguientes:

Disminuir el ruido y mejorar ventilación  
 Instalar Baños limpios y en buenas condiciones en todas las estaciones  
 Ampliar los horarios y  
 Seguridad en los trenes

En cuanto al ordenamiento de las prioridades por grupo de edad, puede verse que -como era esperable- los grupos de mayor edad (en especial el de más de 60 años) privilegian la inversión en escaleras mecánicas, en tanto que los más jóvenes relegan a este tema al sexto lugar.

Analizando los datos en términos de la condición de actividad y la ocupación del encuestado, se observa que aunque con diferencias las principales prioridades se vinculan a la renovación de los trenes, la colocación de ascensores y escaleras mecánicas y un servicio más frecuente. Por otra parte puede verse que los trabajadores desocupados y los jefes y supervisores privilegian la incorporación de personal para una mejor atención al cliente.

En todas las categorías las carteleras electrónicas y las máquinas expendedoras de pasajes quedan ubicadas en último lugar.

## **Observación final de los Trabajadores y el Cuerpo de Delegados del Subterráneo.**

A partir del conflicto que estallo con la decisión de la empresa Metrovias de instalar máquinas expendedoras, bajo la excusa de mejorar los servicios para el usuario, surgió esta instancia de realizar una encuesta de opinión a los pasajeros del subterráneo.

Así fue que en abril los trabajadores y el cuerpo de delegados impuso en el Ministerio de Trabajo el rechazo rotundo al intento de instalar máquinas expendedoras que atentaban contra la estabilidad laboral del sector de Boleterías y se acordó la creación de una Comisión de Inversiones en la que participarían la UTA., Metrovias, funcionarios del área de Planificación y Transporte y el Cuerpo de Delegados para discutir el destino de las inversiones en el subterráneo.

Hasta el día de hoy esta Comisión no se reunió, dejando en claro que más allá del retraso característico de la maquinaria burocrática, es evidente la contradicción entre la actual crisis ocupacional por un lado y la alianza que mantienen quienes alimentan esta crisis.

No obstante, nos parecía claro que la empresa con el discurso de excelencia, calidad de servicios y atención al cliente, etc., no podía disimular que su intencionalidad era puramente económica. Que no se atendían, por experiencia lo sabemos, las necesidades de los clientes y muchos menos las de los trabajadores.

Y teniendo en cuenta, también, que Metrovias recibe subsidios millonarios por parte del Gobierno de la Ciudad, considerábamos que era fundamental la opinión de los trabajadores y usuarios al respecto.

La conclusión de la encuesta permite tener una perspectiva distinta, acorde con una verdadera instrumentación de calidad y servicios que benefician realmente a los usuarios del subterráneo y no a la sustentación empresarial que solo busca el rédito económico. En este sentido el resultado de la encuesta demuestra la coincidencia entre pasajeros y trabajadores en mejorar la calidad del servicio del subte y es contraria a las prioridades de la empresa Metrovias.

### Orden de prioridad que deberían dársele a las inversiones. Todas las líneas

Mejora	Orden
Renovación integral de los coches	1
Ascensores para el acceso a la red de personas con movilidad reducida	2
Mayor frecuencia de los trenes	3
Escaleras mecánicas en todas las estaciones	4
Mantenimiento y limpieza de las estaciones	5
Incorporación de más personal para la atención al cliente	6
Aire acondicionado en los coches	7
Carteleros electrónicos con información para el usuario	8
Máquinas expendedoras de pasajes	9

### Orden promedio de cada respuesta por línea

	Línea					
Mejora	A	B	C	D	E	Total
Renovación trenes	2,6	3,6	3,2	3,3	3,1	3,2
Ascensores	4,2	4,1	4,3	4,3	3,4	4,1
Mayor frecuencia	4,5	4,3	3,9	4,5	4,1	4,3
Escaleras mecánicas	4,4	4,4	4,9	4,3	4,4	4,4
Mantenimiento	4,6	4,7	4,6	5,0	5,2	4,8
Más personal para ventas	5,0	4,5	4,7	4,6	5,2	4,8
Aire acondicionado	5,5	5,3	5,4	4,7	5,1	5,2
Carteleros electrónicos	6,7	6,7	6,2	6,5	6,6	6,6
Máquinas expendedoras	7,7	7,4	7,7	7,9	7,9	7,7

### Orden promedio de cada respuesta por grupo de edad. Todas las líneas

	grupo de edad					
Mejora	hasta 25 años	26 a 40	41 a 60	más de 60 años	sin datos	
<b>total</b>						
Renovación de trenes	3,4	3,1	3,0	3,3	2,9	3,2
Ascensores	3,9	4,0	4,4	4,4	4,1	4,1
Mayor frecuencia	4,5	3,9	4,3	4,8	4,6	4,3
Escaleras mecánicas	4,9	4,5	3,8	3,0	4,8	4,4
Mantenimiento	4,5	5,0	4,9	5,1	4,5	4,8
Más personal para ventas	4,7	4,7	5,0	4,6	4,9	4,8
Aire acondicionado	5,3	5,2	5,2	5,0	5,6	5,2
Carteleros electrónicos	6,7	6,6	6,6	6,6	6,5	6,6
Máquinas expendedoras	7,4	7,9	7,7	8,0	7,2	7,7

**Resultados de la encuesta de opinión a pasajeros. Todas las líneas.**  
**Orden de importancia por mejora**

	Profesional vendedor	de empresa trabajador	dirigente	supervisores	docente	jefes y	técnico	empleados
Renovación trenes	3,3	2,3	3,1	4,7	3,2	2,9	2,8	3,4
Ascensores	3,7	5,3	3,9	3,3	4,1	4,3	4,6	3,9
Mayor frecuencia	3,7	4,1	4,2	5,7	4,1	4,3	4,9	4,4
Escaleras mecánicas	4,0	3,5	4,4	3,8	4,3	4,4	4,2	4,3
Mantenimiento	4,9	5,8	4,6	5,0	5,3	4,9	4,9	4,5
Más personal para ventas	5,2	3,9	4,7	2,3	4,8	4,9	4,4	4,8
Aire acondicionado	5,4	4,7	5,6	6,0	4,9	4,9	5,0	5,4
Carteleros electrónicos	6,8	6,6	6,7	5,3	7,9	6,6	6,5	6,6
Maquinas expendedoras	7,9	8,8	7,8	8,8	7,6	7,7	7,4	7,5

(continuación)

	peón, cadete	personal doméstico	Estudiante	Ama de casa	Jubilado	Desocupado	sin datos	Total
Renovación trenes	2,0	3,5	3,4	3,2	3,7	3,8	3,2	3,2
Ascensores	6,0	4,5	3,9	3,8	4,6	3,8	4,0	4,1
Mayor frecuencia	1,0	3,0	4,2	4,3	5,2	3,8	4,6	4,3
Escaleras mecánicas	3,0	5,8	5,2	3,7	2,7	3,8	4,5	4,4
Mantenimiento	6,0	6,0	4,5	5,0	5,2	5,2	4,5	4,8
Más personal para ventas	7,5	3,8	4,6	4,6	4,6	3,4	4,9	4,8
Aire acondicionado	4,0	2,8	5,5	5,2	4,9	6,5	5,6	5,2
Carteleros electrónicos	6,5	6,8	6,2	6,2	6,5	6,9	6,5	6,6
Maquinas expendedoras	9,0	9,0	7,6	8,4	7,4	8,1	7,4	7,7



**Trabajadores y Cuerpo de Delegados de Metrovías**  
**Taller de Estudios Laborales -TEL-**

Septiembre de 2004



# Informe técnico del Material Rodante y las Instalaciones de Subterráneos. Presentado por el Cuerpo de Delegados de Metrovías.

BUENOS AIRES 26 de abril 2004

Al Sr. Secretario de Transporte.-

Sr. JAIME.-

S / D:

Nos dirigimos a ustedes a fin de aclarar que este Cuerpo de Delegados desmiente las versiones periodísticas que se difundieron en el último conflicto donde se planteó explícitamente que nos oponemos al desarrollo tecnológico. Nos oponemos a la instalación de las máquinas expendedoras de boletos porque entendemos que genera la liquidación de la función del boletero e inmediatamente la desaparición del puesto de control de evasión que hoy es realizado por trabajadores de una empresa terciarizada, que sólo por un tecnicismo legal no son empleados directos de METROVIAS.

Este cuerpo de delegados fue muy claro en la reunión realizada en el MTSS con el Ministro Tomada: estamos en contra de que Metrovías utilice los subsidios que el Estado Nacional le otorga en inversiones comerciales que están muy atrás en la en la escala de prioridades, porque para nosotros la seguridad de los trabajadores y pasajeros esta en primer orden.

Es de publico conocimiento que Metrovías a solicitado al estado nacional ajustarse al decreto de emergencia ferroviaria del ex presidente Duhalde.

**1) Pero debemos mencionar que desde mediados del año 2001 Metrovías ha dejado de realizar el mantenimiento General de los trenes de todas las formaciones de todas las líneas.** Podemos decir, con toda seguridad, que durante un periodo de 2 años las formaciones estuvieron acumulando kilómetros sin que se les realice la revisión general.

De aquí se desprende la primera contradicción: ¿Hay presupuesto en el área comercial de Metrovías para el pago de expendedoras de boletos y no hay presupuesto para el correcto mantenimiento del Material Rodante?.

**2) El segundo aspecto preocupante es el de las condiciones del tendido de vías,** tanto de los tendidos que datan de la época de Subterráneos, como los de reciente instalación, que ya muestran un deterioro grave y que solamente se lo podemos adjudicar a una negligente falta de planificación técnica, ya que el tendido de la línea C - por citar uno de los mas notorios - se encuentra en un estado que presenta potenciales peligros para los trabajadores y usuarios.(Adjuntamos documentación).

**3) El tercer aspecto lo encontramos en las instalaciones fijas, filtraciones de agua e inundaciones en túneles usinas y talleres.**

**La mayor parte de las inundaciones se descargan sobre instalaciones eléctricas.**

**4) Se violan las normas de higiene y seguridad,** por falta de vestuarios adecuados, servicios sanitarios y cuartos de descanso, falta de condiciones de seguridad operativa en las usinas eléctricas.

Como ustedes podrán ver, las declaraciones mediáticas del Sr. Ordóñez, vocero de Metrovías que nos tildaba de Energúmenos Primitivos, están muy lejos de la realidad que describe este informe.

Como ya dijimos, no seremos cómplices de la actitud negligente de esta empresa, que no solo recauda sin ningún riesgo empresario sino que además recibe del Estado Nacional millonarios subsidios. Por otra parte adjuntamos denuncias ya realizadas en la CNRT de las que nunca recibimos respuesta, así como tampoco del pedido de audiencia realizado al funcionario máximo de dicho organismo.

Para finalizar, debemos decir que nos parece auspiciosa la decisión del Ministro de Trabajo Dr. Tomada de encarar como una cuestión de estado nuestras denuncias, y descartamos que desde su Secretaría podremos sacar a la luz pública estos manejos espurios que a través de contratos también espurios tanto perjudican a nuestro país desde hace décadas.

## **CUERPO DE DELEGADOS DE SUBTERRÁNEOS.**

# **Línea C**

## **Informe Técnico del Estado de las Formaciones de la Línea C de Subterráneos.**

### **LÍNEA C - TALLER CONSTITUCIÓN**

Para demostrar que el mantenimiento General de las formaciones SIEMMENS de la línea C no se realiza detallamos síntomas verificables de rozamientos de los coches contra los andenes.

Formación O-MR 19-19

Formación P - MR 17-17

Formación B- MR 42-42—M23-M43 MR 35

Formación R -MR9-9

Formación S - MR 53-53

Formación T -M13-R13

Formación U- MR 4 -4

Formación W- MR52-52

Formación I- MR16-16

Formación Z- MR37-37

Estos rozamientos se producen porque no se realiza el mantenimiento:

- 1) Ollas centrales de boggy y pivot de carrocería.
- 2) Ollas laterales de Boguéis.
- 3) Suspensión (Corredoras laterales de punta de ejes que producen un desplazamiento horizontal)



**Formaciones denunciadas en servicio.**

- 4) Espirales vencidos de olla lateral.
- 5) Elásticos vencidos de boguéis.
- 6) Las ruedas están por debajo de los límites de tolerancia y con planeaduras comprobables.

Un Ítem que merece un párrafo aparte es la falta de enclavamiento de puertas en todas las formaciones de la línea C que permiten que el tren se ponga en movimiento con las puertas abiertas, esto puede producir graves accidentes.





**Elásticos vencidos. Detalle.**



**Elásticos vencidos.**

### **Tendido de Vías de la Línea C**

El nuevo tendido de vías de la línea C data de hace aproximadamente 7 años. Esta renovación sustituyó el tendido tradicional sobre durmientes sobre balastro y se construyó con una nueva “técnica” sobre piso de cemento con los rieles apoyados sobre estructuras también de cemento (llamadas Biblock) que sustituyen los durmientes. Uno de los efectos de este tipo de construcción que se puede apreciar y que afecta el confort y la salud de usuarios y trabajadores son las vibraciones y contaminación sonora que produce este sistema. En segundo lugar el personal de revisión de vías ha detectado prácticamente desde el inicio de la construcción la fisura de los mencionados Biblock. Datos relevados en el último período indican que aproximadamente 1500 de estos Biblock se encuentran fisurados a lo largo de toda la línea y en las dos direcciones desde Constitución y Retiro.

La altísima contaminación sonora ha determinando que Metrovías forzada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires colocara los paneles de absorción de ruidos y vibraciones. Unos de los efectos inmediatos de esta poco seria decisión es el angostamiento del pasillo de circulación entre la pared del túnel y el galivo del tren. Esto en principio pone en riesgo la vida de quienes deben desempeñar tareas en horarios de servicio, como por ejemplo los Revisores de Vías y el personal Señalista Principal y Auxiliar. En segundo lugar también para resolver el problema de la contaminación sonora Metrovías decidió recolocar balastro sobre la base del cemento mencionado. Estas piedras no absorben los ruidos y por otra parte no permiten la libre inspección del sistema de vías que permanece oculto debajo de las mismas. Como ustedes podrán apreciar esta es una conducta negligente por parte de la empresa y de los organismos de control.

Otras de las arbitrarias desiciones de Metrovías para nitigar los insoportables chirridos que produce el rozamiento de la pestaña de la rueda contra los rieles fue la colocación de engrasadores comprados en el exterior y pagados por el Estado Nacional que fueron colocados en todas las curvas de la Línea C y principalmente en la curva de Diagonal Norte. El primer efecto de esta irresponsabilidad fue que los trenes frenados se desplazaban sobre la capa de grasa más allá de la estación. Cuando se comprobó esta situación Metrovías cambió la lubricación por rociadores de agua que actualmente se pueden ver los dispositivos en las Estaciones Diagonal Norte San Juan. Los efectos de estos dispositivos también son graves. Hay inundaciones en largos tramos de vías en diferentes sectores de la línea.

Esta situación debe ser corregida de inmediato por la gravedad de los accidentes que se puedan sucitar. Pero tambien se debe decir que el sector ha sido vaciado de persoanl y que los pocos trabajadores que hoy desempeñan las tareas de mantenimiento de vías no cuenta ni con el instrumental técnico ni con los repuestos necesarios para dichas refacciones.

A lo largo de toda la red de Subterráneos se puede ver a simple vista por debajo de los andenes y sobre los laterales de los túneles se puede ver un cable se provisión de electricidad (Alta Tensión) 13.500 V. que se encuentra descubierto. Dicho cable debería estar debajo de la superficie para evitar que un posible accidente produjera una descarga de alta tensión sobre usuarios y trabajadores. Los principales casos de riesgo son en situación de evacuación, si un coche toca el cable en un accidente, si accidentalmente se cortara, o en caso de que el personal que trabaja en el túnel lo cortara accidentalmente.

# Línea E

## Informe Técnico de las Formaciones de la línea E de Subterráneos.

En la Línea E Coches G .Electric (Españoles modelo 1964) se puede comprobar que la revisión General de los boguéis no se realizó correctamente, por los siguientes motivos:

- 1) No se realizó el arenados de los boguéis, necesario para la detección de las fisuras.
- 2) No se realizó el control de Maxnaflu en las costuras de las soldaduras.
- 3) Se reciclo todo el material para el armado de la timonearía de freno.
- 4) Para el armado de los ejes se utiliza el mismo material deteriorado (ejemplo Rodamientos)

Lo antes mencionado es verificable en las siguientes formaciones:

A- UM19-19 UM28-28

B- UM4-4 UM11-11

G- UM12-12 UM17-17

Es decir 24 boguéis que actualmente están circulando.

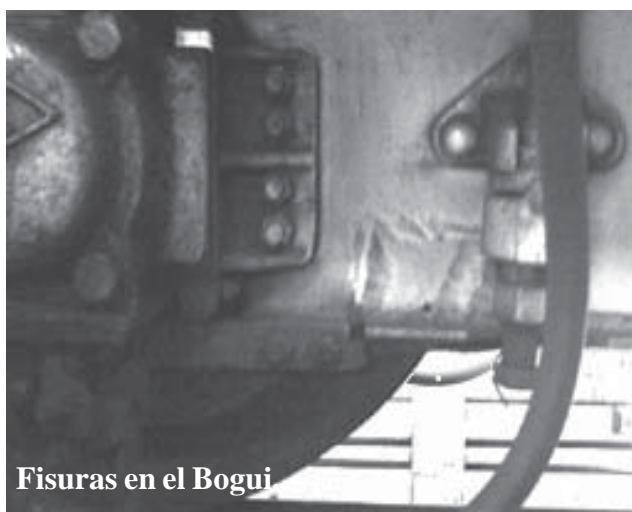
## Informe Situación de Vías.

A lo largo de toda la historia de la línea “E” de subterráneos, desde su inauguración hasta

el día de hoy, esta ha tenido en varias oportunidades prolongaciones, con el objetivo de brindar a todos los vecinos de la ciudad un moderno y eficaz medio de transporte. Sin embargo, actualmente muy lejos dista esto de ser una realidad, pues por la voracidad de los intereses económicos de la actual empresa concesionaria de las cinco líneas de subterráneos METROVIAS S.A., se ha dejado de lado el mantenimiento de la línea férrea de la línea “E” se subterráneos, la cual presenta graves anomalías en su recorrido y especialmente en los sectores de cambios de vías. Para un mayor conocimiento, se detallan a continuación, dichos sectores:

## SECTOR BOLÍVAR:

Durante la instalación del moderno sistema de señales, monitoreado por computadoras denominado A. T. P. (Automatic Train Protection) el sector de cambios de la estación Bolívar fue reemplazado íntegramente por uno nuevo, lamentablemente de inferior calidad al original y al resto de la línea; pues presenta un avanzado estado de desgaste, que no coincide con su antigüedad. Dicho desgaste se evidencia en los cruces de ambas vías y se puede observar, debido a la baja calidad de los materiales que componen la vía férrea, que en alguna oportunidad en que las formaciones se



Fisuras en el Bogui



Bogui engrasado.  
No permite detectar fisuras.

desplazan por esta, parte de las puntas de los cambios, denominadas agujas se han desprendido del cuerpo de dicho riel. Una anomalía importante la constituyen también las piedras que rodean todo el sector de cambios, denominado BALASTO, que al encontrarse impregnadas en grasa pierden realmente su función específica que es la de evitar el movimiento de las vías en el momento en que se desplazan las formaciones sobre estas, que es lo que va produciendo el constante desgaste.

### SECTOR ENTRE RÍOS:

A la salida de la estación SAN JOSÉ, dirigiéndose en sentido hacia la cabecera PLAZA DE LOS VIRREYES, se encuentra uno de los sectores de cambios que conduce a la vía de enlace con el TALLER CONSTITUCIÓN. Este, a la salida de la estación SAN JOSÉ, se halla gravemente desgastado, debido al movimiento ondulatorio que se produce al pasar las formaciones por el sector, las vías férreas han sido PERFILADAS; produciendo esto una anormal abertura entre las vías de cambio por donde se desplazan las formaciones. Esta anomalía ha tratado de ser subsanada en varias oportunidades, pero siempre a sido de carácter temporaria o eventual, prueba de ello son la gran cantidad de perforaciones que presentan los durmientes de dicho sector para intentar asegurar las vías férreas y con ello evitar el movimiento ondulatorio que produce el desgaste, lamentablemente este vano intento ha

dejado como consecuencia también la inutilidad de los durmientes de dicho sector el cual debe ser renovado por completo. Como en el anterior sector, el BALASTO debe ser íntegramente



renovado por encontrarse totalmente impregnado en grasa, para recuperar con ello su función específica de evitar el movimiento de las vías férreas.

Como en toda la red de subterráneos, instalados sobre la pared del túnel pueden observarse una gran cantidad de cables de distintos grosores e incluso de distintos voltajes, a la vista y en determinados momentos al alcance de los habituales pasajeros. A la salida de la estación ENTRE RÍOS, dirigiéndose en sentido hacia la cabecera BOLÍVAR, luego de transponer los cambios se puede observar sobre la pared del túnel que de dichos cables emana y fluye, sin ningún tipo de contención hacia las vías un líquido o resina de desconocido origen.

### SECTOR AVENIDA LA PLATA:

A diferencia de los anteriores sectores citados, si bien estos cuentan con los mismos elementos, es en este sector donde las MESAS GIRATORIAS de las AGUJAS, que provocan el movimiento para realizar el cambio de vías, tienen un anormal y grave desplazamiento tanto hacia delante como hacia atrás producido por el desgaste que provoca el movimiento de las vías férreas al desplazarse por ellas las formaciones en servicio. Esta anomalía se ve agravada por el anegamiento de las vías durante los días de lluvias que lentamente va afectando la resistencia de los durmientes, por el cual se hace imperiosa la renovación de estos en dicho sector.

### SECTOR PLAZA DE LOS VIRREYES:

Presenta un desgaste que se va incrementando debido a la falta de cambio a nuevo de algunos tramos vías. Si bien el sector comprendido entre las estaciones J. M. MORENO y PLAZA DE LOS VIRREYES fue el último en habilitarse, el desgaste que evidencia el presente sector no coincide con el resto; las vías en el sector de cambios cuentan con un CONTRA-RIEL, que son los que sostienen al RIEL DESGASTADO en su lugar y evitan de esta manera que las formaciones en servicio descarrilen. Como en los anteriores sectores, el balasto debe ser íntegramente renovado por encontrarse totalmente impregnado en grasa, para recuperar con ello su función específica de evitar el movimiento de las vías férreas.

Actualmente, se observan GRAVES FILTRACIONES en toda la línea “E” de subterráneos y a pesar de los intentos no se han dado más que fútiles soluciones. Agravan la situación las pérdidas de los CONDUCTOS PLUVIALES DE AGUA CORRIENTE y también, lo más grave, de CONDUCTOS CLOACALES que constantemente van afectando y degradando al material de las líneas férreas. Estas filtraciones merecen un especial tratamiento pues su constante incidencia sobre los DURMIENTES va produciendo en ellos una grave y peligrosa pérdida en su integridad. Cabe destacar que debido a la falta de existir un correcto sistema de desagüe pluvial, en los días de lluvias los respiraderos que se hallan a lo largo de casi toda la línea “E” se convierten en cascadas, y esto ha producido que en cada sector que cuentan con dicho respiradero alrededor de entre 5 (cinco) o 7 (siete) durmientes hoy deban ser reemplazados por encontrarse su integridad debilitada y provocando un desgaste incorrecto sobre las vías férreas. Así mismo las graves consecuencias que produce el liquido sobre las vías es el OXIDAMIENTO DEL RIEL y en el momento en que las formaciones se desplazan por el sector afectado, estas van quitando el material oxidado, desgastando el riel y produciendo depresiones en la superficie del mismo las cuales se van incrementando con el habitual paso de las formaciones durante el diario servicio y se ve agravando con el tratamiento que les dan los responsables del sector, responsable de determinar las soluciones del caso, que consiste en pulir el sector del riel afectado en lugar de cambiarlo por uno

n u e v o . Además de la g r a v e incidencia de las filtraciones en la línea “E” d e subterráneos, el más peligroso de todos los factores que i n c i d e n negativamente sobre la línea



férrea es el paso del tiempo y la incorrecta forma de mantener el estado de las mismas con soluciones transitorias, lamentablemente debido a esto la mayor parte de la línea “E”, desde la estación J. M. MORENO hasta la cabecera en la estación BOLÍVAR, debe ser reemplazada en su totalidad por sufrir el material una FATIGA en su consistencia debido al constante uso por una nueva y moderna línea férrea.

### Servicio de Premetro.

“Lanzadera” es una Cabina de Señales del Premetro, que se encuentra fuera de actividad desde el año 1995 en adelante, ya que la empresa retiró el Señalista Operador que realizaba las tareas correspondientes a su categoría y a las necesidades operativas. En dicha Cabina sólo es ocupada por la guardia del Señalista Principal, quien no opera las señales ya que su categoría no lo prevé como tarea habitual. Esta Cabina de Señales fue reemplazada por un pulsador que se encuentra en una torre. Los conductores tienen que presionar el pulsador, para lo cual deben frenar la formación y sacar la mano por la ventanilla para que los cambios puedan ser realizados. Esta tarea no está comprendida en el Convenio Colectivo de Trabajo actual, efectuándose una grave violación no sólo a la Categoría de Conductor, sino a la de Señalista Operador. La formación se frena en medio de una recta lo que genera una demora al servicio.

Esto provoca que si el Conductor no realiza el cambio como corresponde, podría generar una colisión con el tren que viene en sentido contrario, ya que hay una sola vía en el circuito a Cívico.

En la Estación Terminal Savio hay zonas de cambio. Estos cambios no son registrados por ninguna Cabina de Señales. Estos cambios, de igual manera que en el caso anterior, son realizados por un pulsador. Esto no es solamente una nueva violación al Convenio Colectivo de Trabajo, sino que también puede traer aparejado problemas de seguridad para el personal de la empresa y para los pasajeros. Este caso es de una mayor profundidad, ya que no hay en la estación terminal Jefe de



Servicio, Señalista Operador, ni aún relación con el PCO, quienes puedan dar señal de salida en los horarios correspondientes. Es el Conductor quien decide el momento de salida. Esto carga sobre su persona una responsabilidad que no le corresponde. El Reglamento Operativo marca con claridad que esta tarea no es del Conductor, quien debe tomar decisiones que lo pueden llevar a errores. El mismo caso ocurre en la Estación terminal de Centro Cívico.

En la zona de la salida del Taller Mariano Acosta también hay zonas de cambio, que no tiene señales de protección ni semáforo que corte el tránsito vehicular. Esta zona también carece de Señalista Operador y de Cabina de Señales. Esto provoca la violación de las normas operativas y pone en riesgo la integridad de la formación y del Conductor Especializado que realiza las maniobras inherentes a dicha tarea.

En el Premetro no hay Guardas que den salida a la formación en las estaciones, ni que operen la apertura y cierre de puerta. Es la única Línea del servicio que carece de Guarda. Sin embargo es posiblemente la Línea que más necesidad de Guarda tiene. Al cubrir su trayecto sobre superficie el pasajero, o incluso personas y niños, se cuelgan de la formación, o atraviesan por delante y detrás la formación. Ya hubo casos de pasajeros muertos por la falta de Guardas por este problema. Pero es notorio y claro que la



potencialidad del peligro es enorme. A esto se suma que el Conductor no puede ver el interior del vagón, que cuenta con tres puertas por lado. Por ello no ve cuando los usuarios descienden de la

formación. Tampoco el Conductor tiene visibilidad en la zona de atrás de la formación.

En el estribo de las formaciones había un sistema de fotocélulas que impedía que se cierren las puertas si había pasajeros apostados en las escaleras y zonas peligrosas. Estos fueron retirados en el año 1996 para agilizar el servicio, generando mayor inseguridad. Este hecho de suma gravedad se potencia por el hecho de que en las estaciones del Premetro no hay iluminación. A primera hora de la mañana y por la noche la visibilidad es prácticamente nula. El mismo fenómeno ocurre con la neblina.

Los espejos retrovisores con los que cuenta las formaciones del Premetro carecen de visibilidad en zona de curvas, lo que impide la visibilidad el tránsito.

De este informe se puede desprender que el Conductor además de realizar sus tareas tiene que hacer las correspondientes a la de Señalista Operador, Guarda y Jefe de Servicio.

En relación con las Cabinas en las cuales el Conductor realiza sus tareas, en el verano las temperaturas son altísimas, no contando en ellas un sistema de refrigeración.

La atención al pasajero por parte del Conductor no puede ser en estas condiciones las que el servicio necesita. En una persona recae la responsabilidad de conducir un tren, esquivar los autos que se encuentran en la vía pública, abrir y cerrar las puertas mirando la circulación de los pasajeros y realizar el cambio de señales, todo esto con fuertes cargas térmicas.

En las cabeceras de Sabio y Cívico no hay baños para el personal, teniendo éste que realizar todo el recorrido sin posibilidad de realizar necesidades fisiológicas, ni aún las urgentes.

La cabina de Conductor cuenta con una puerta, la cual se le exige al Conductor que permanezca cerrada. Dicha puerta no puede ser abierta desde afuera. En caso de haber un choque, o en caso de desmayo del Conductor, u otra situación semejante, el personal de evacuación o personas que en el momento se acerquen a socorrer, se ven imposibilitados de socorrer al Conductor.

El Enclavamiento de Puertas de las formaciones es ineficiente. Si algún pasajero ejecuta la Emergencia de Salón las formaciones arrancan o no detienen su marcha a pesar de que la puerta no esté abierta. Esto es más agravante ya que como se explicó con anterioridad las formaciones no cuentan con Guarda y el Conductor no tiene visión del interior de la formación.

### **Estación Independencia.**

Merece un párrafo aparte la ya conocida situación de la Estación Independencia, que



### **Informe Técnico de Formaciones de Línea B de Subterráneos**

#### **Detalle de Formaciones en circulación, bastidores de Boguéis fisurados:**

Formación C  
coche 3-725 boggie 2  
coche 4-801 boggie 1  
coche 5-739 boggie 1

Formación J  
coche 6-788 boggie 1

Formación Q  
coche 6-724 boguie2

Formación B  
coche 4-691 boguie2

Formación K  
coche 3-619 boggie 1

Formación O  
coche 2-767 boguie1

**Formaciones que tienen ruedas por debajo del límite de tolerancia y no se pueden tornear, actualmente en circulación son :**

Formaciones K, O, F, T.

ha sido denunciada endiferentes organismos estatales. Pero en particular en la Defensoría del Pueblo, en donde se ha realizado un extensísimo informe del Dr. Brailosky que denuncia las filtraciones de nafta que se producen desde la Estación de Servicio que se encuentra en la superficie hacia los túneles de las Línea E y C, y Estación Independencia, combinación de dichas líneas. De acuerdo a los informes mencionados esta estación de Subte, debería estar clausurada en preservación de la integridad física de los pasajeros, trabajadores y vecinos de la zona.

### **Formaciones excedidas en el kilometraje de acuerdo al manual de mantenimiento.**

E-410.000Km  
F-380.000Km  
H-460.000Km  
J-430.000Km  
K-420.000Km  
O-410.000Km  
P-370.000Km  
S-360.000Km  
U-380.000Km

Desde finales de 1996 se realizo el mantenimiento general de las formaciones de la línea B de acuerdo al manual de mantenimiento de Nacano Japón cada 350.000km hasta mediados de 2001, a partir de la emergencia ferroviaria se pasó a realizar un mantenimiento de seguridad que se comenzó a mediados del 2003 es decir que las formaciones estuvieron acumulando kilómetros durante un periodo de aproximadamente de 2 años sin revisión general , una de las consecuencias de esta negligencia por parte de la empresa es que si se comenzará mañana con el mantenimiento general no se podría resolver el problema de las formaciones que llegan al kilometraje estipulado sin afectar el servicio porque en este momento deberían estar paradas en reparación 9 formaciones de las 21 disponibles.



Como es de publico conocimiento estas formaciones tienen en la mayoría de los casos un promedio de 50 años de servicio, por lo tanto necesitan más atención que la estipulada en los manuales y no menos como hace Metrovías. También debemos mencionar que estos trenes fueron desechados por el Estado Japonés, de donde se deduce que la mayor parte de sus componentes rodantes estaban obsoletos. (En Argentina nunca se revisaron los rodamientos de los ejes.)

En el taller Rancagua no se arenan los bastidores de los bogués para detectar las posibles fisuras.

### **Sector Lacroze-Los Incas. Tendido de Vías.**

En este tramo entre Federico Lacroze y Los Incas se realizó un pasillo sobre nivel para la evacuación de las formaciones en caso de urgencias. El pasillo en cuestión no ha sido construido en la vía Norte en su totalidad y en la vía Sur solamente ha sido construido un pequeño tramo.

El Tercer Riel tiene una protección de aluminio en el Sector Lacroze – Los Incas en ambas vías. Al no ser de madera no tiene la resistencia mecánica

necesaria para soportar el peso del cuerpo humano. En este sector caminan los Conductores Especializados, los Señalistas Principales y Operadores, el personal de Vías, y en caso de emergencias de evacuación de un tren los pasajeros.

### **Instalaciones Fijas del Taller Rancagua.**

Todas las Claraboyas de ventilación del Taller Rancagua permiten las filtraciones de agua que se producen durante las lluvias. Estas cataratas de agua se descargan sobre las instalaciones eléctricas y tableros de 380 V. y el Tercer Riel de 600 V. Esta situación pone en riesgo la vida de quienes desempeñan tareas en estas instalaciones.

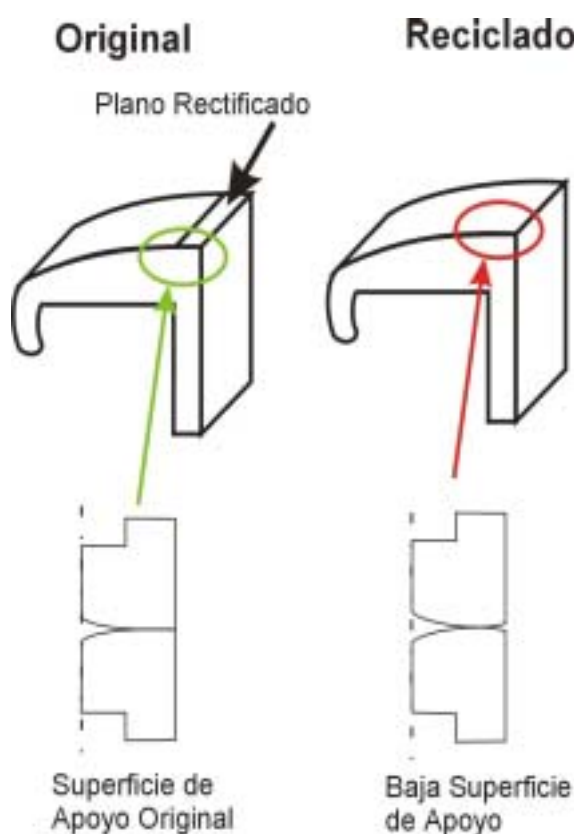
### **Eléctrica:**

Dedos de Contacto de los Contactores de Potencia. Al desgastarse por el uso o al averiarse, son cambiados por contactos reciclados. Estos contactos que se colocan, no son los originales “ni respetan” las características de los originales. La superficie de apoyo que debe estar rectificada no existe en estos contactos “reciclados”. Esto ocasiona que el apoyo de los contactos tenga una superficie menor a la diseñada, lo cual genera recalentamiento de los contactos y de todo el contactor. La reducción de la superficie de contacto aumenta la resistencia del contacto y ocasiona un envejecimiento prematuro de los materiales que debiere en averías cada vez más frecuentes. El recalentamiento no sólo aumenta la temperatura en el contacto, sino que aumenta la temperatura de todo el contactor, con lo cual, las piezas neumáticas de la caja de contactores de potencia se ven atacadas por una temperatura excesiva del recinto que ocasiona también envejecimiento prematuro de las válvulas de los contactores. Al mismo tiempo, esta temperatura evapora mucho más rápido el aceite de la grasa de las partes móviles de los contactores ocasionando un aumento de averías y una sensible reducción de la vida útil de los mismos.

### **Sucede en Todas las Formaciones.**

### **Resistencias de Tracción.**

A las mismas no se le realiza una inspección General desde hace años.



El polvo, los recalentamientos por fallas de frenos, los recalentamientos por fallas de tracción y las averías, ocasionan el deterioro de las resistencias que no son evaluados desde hace ya varios años.

Todas las resistencias deben tener un valor Óhmico determinado y una tolerancia máxima establecida por el fabricante y acotada por normas, las cuales, se van haciendo más específicas con el correr de los años.

Los sobrecalentamientos debidos a las fallas antes mencionadas pueden generar desordenes en la estructura interna de los materiales que conforman a estas resistencias. Si una resistencia de Tracción cambia su valor óhmico luego de una falla o avería, el coche en el que se encuentra acelerará mucho más (o mucho menos) que los otros coches ocasionando tironeos que no sólo merman el confort de los pasajeros, sino que además son la principal causa de las roturas y desgastes excesivos en acopladores, cajas reductoras, amortiguadores y el mismo equipo de tracción, el cual, se ve solicitado con mayores corrientes (y por ende potencias) que las de un funcionamiento normal.

En el caso de las resistencias de freno, un cambio en su resistividad ocasiona un frenado más rápido (o más lento) que el de los demás coches, con las mismas consecuencias.

En la actualidad, estas resistencias no reciben ninguna clase de mantenimiento y/o revisión. Deberían ser medidas con un óhmetro y debería saberse cual es la vida útil de las mismas, cuales son su valores resistivos y cuáles son sus tolerancias.

## Los Motogeneradores.

Todos. Colectores.

Gran cantidad de MG presentan colectores muy delgados y algunos con rebarbas entre delgas. Esto ocasiona el desgaste prematuro de las escobillas y un aumento excesivo de las chispas por conmutación de devanados que generan

calor excesivo en los colectores, los cuales no poseen dimensiones suficientes para disipar ese calor y provocarán en poco tiempo gran cantidad de averías.

## MG 304 y 47.

### Rulemanes

En la mayoría de los equipos presentan pérdidas de aceite. Esto es debido a que la grasa de los rulemanes está fuera de su vida útil, y está empezando a perder el aceite que la compone. Si los rulemanes son blindados, deben cambiarse. Si los rulemanes no son blindados, debe hacérceles una inspección exhaustiva para determinar si el aceite de la grasa se pierde por envejecimiento del rulemán, por mala lubricación (mala elección de la grasa) o por sobrecalentamiento.

### Sobrecalentamiento.

Existe sobre todo en los MG 47. La temperatura es excesiva aún después de 45 minutos de estacionado el tren. Esto debe ser estudiado para determinar la causa que puede ser:

- Una falla de lubricación, o mala elección del lubricante;
- Mala calibración de funcionamiento del generador que provoque una baja en la tensión generada, la cual provoca el



aumento de la intensidad (y por consiguiente de la temperatura) para abastecer la misma carga. Esto puede ser ocasionado por falta de mantenimiento, envejecimiento de materiales y/o sobrecargas del aparato, es decir, que se lo esté usando para abastecer una potencia superior a la especificada. Cabe destacar que la potencia nominal del aparato se ve reducida por muchos factores entre los cuales está la refrigeración; no es lo mismo un Motogenerador que sale a superficie en cada vuelta de recorrido que uno que está confinado en un túnel constantemente, ya que deben tenerse en cuenta las temperaturas ambientes promedio a las que está sometido el equipo para determinar si se lo puede solicitar con una mayor carga (carteles de estaciones) que la original.

- Un mal de estado de los bobinados. No se les realiza una prueba de aislamiento ya hace mucho tiempo a ningún MG que no se averíe; sólo se realiza luego de la reparación de una avería.

### **Baterías.**

Están Todas agotadas. Poco más o poco menos, las baterías pierden su carga en no más de una hora en la mayoría de las formaciones. Cabe destacar que en algunas formaciones la carga se pierde en no más de cinco minutos. ¿Qué ocurriría con el pasaje si se produce una avería eléctrica en una hora pico en el medio de un túnel?, la pregunta es porque en muchas formaciones las luces de emergencia permanecerían no más de cinco minutos prendidas, y luego el pasaje quedaría a oscuras totalmente.

La baja carga de las baterías ocasiona un exceso en la intensidad que circula por los circuitos del tren en el momento de hacer arrancar los MG y en los circuitos electrónicos (léase alarmas y paratrén), lo cual genera fallas y rotura de componentes.

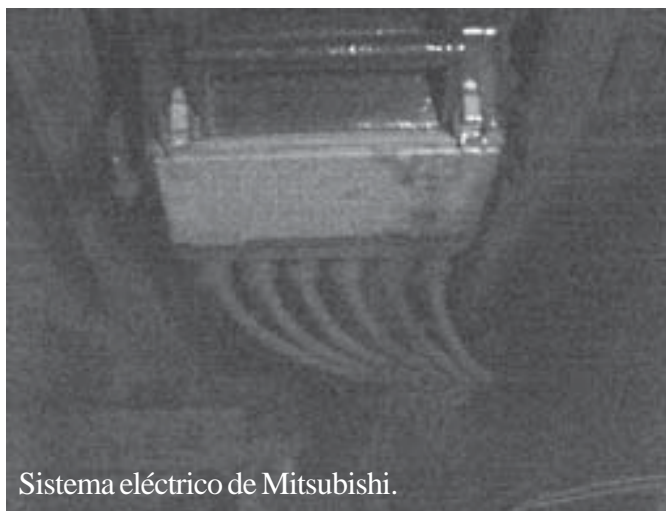
### **Equipo Neumático.**

### **Compresores.**

### **El Aceite.**

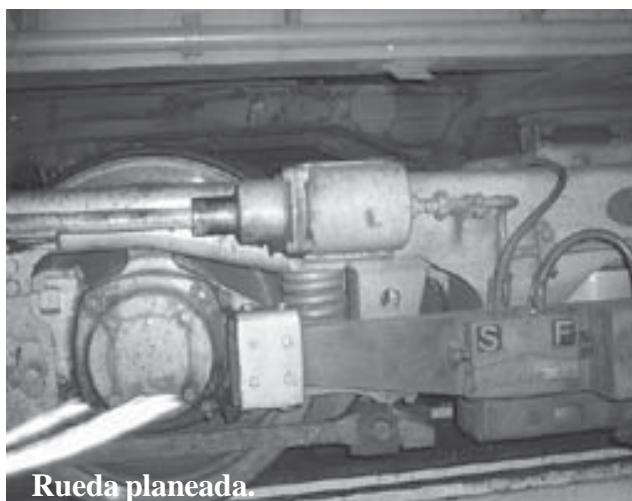
El desgaste de aros debido a la falta de Revisión General ocasiona el paso de aceite al circuito neumático. El aceite que ingresa al circuito no es 100% puro, porque como sucede en todo elemento mecánico, el aceite contiene limadura de hierro de los aros, de los metales del cigüeñal, de los pistones y polvo acumulado del aire producto de que el desgaste excesivo de los aros hace que parte del aire comprimido pase al aceite, del mismo modo que el aceite pasa a la cámara de compresión.

A diferencia del agua, el aceite es menos viscoso y mucho más difícil de extraer de un circuito neumático. Es por ello que logra recorrer todas las cañerías. Con el paso del tiempo la suciedad mínima del aire que constantemente recorre las cañerías genera con la mezcla del aceite un barro plagado de limadoras de hierro, polvo y otros elementos abrasivos que destruyen, corroen y/o obstruyen los conductos neumáticos, tapando pasos calibrados o agrandando sus dimensiones producto de la acción abrasiva. Esto ocasiona la desregulación de las válvulas de freno, lo cual deviene en que los coches afectados frenarán más o menos que los no afectados. Si esto se traslada a los cilindros de freno, lo que sucede es que un cilindro frenará más que otro y se producirán arrastre de material de las ruedas producidos por la diferencia de velocidad a la que girarán los ejes en un mismo bogie. Otro efecto a considerar es que pueden trabarse las válvulas y provocar en frenado brusco e inesperado de un coche o de toda una formación; o peor aún, pueden ocasionar que un coche o toda una formación no frene en un caso de urgencia.



Sistema eléctrico de Mitsubishi.

El equipo Neumático es Japonés, con especificaciones de circulación en un ambiente mucho menos húmedo que el nuestro. Contempla materiales y circuitos diseñados para otras condiciones que las de Bs. As. En Japón estos trenes salían a la superficie por ejemplo (prueba de ello son los limpiaparabrisas). En fin, el sistema de captura y purgado de la humedad del aire está diseñado para otro ambiente. Los tanques de purgados suelen llenarse con tan sólo tres días de servicio. Es sabido que en todo diseño, los componentes de un tren se sobredimensionan en al menos 3 a 1, por una cuestión de seguridad, vida útil y “posibles deficiencias de mantenimiento”. El sistema de “captura” de la humedad, dista mucho de ser eficaz, y el agua termina siempre alcanzando las válvulas del panel de freno. Esto ocasiona que algunas de ellas comiencen a oxidarse que los pasos calibrados se corroen y que las juntas de las mismas se humedezcan. Cuando una formación es detenida por una avería y está en taller más de tres o cuatro días, la humedad que penetró en las juntas de las válvulas de freno se evapora y reseca estas juntas ocasionando resquebrajamientos microscópicos y a veces macroscópicos que son los causantes de fallas y nuevas averías. El deterioro ocasionado por la falta de mantenimiento del circuito de secado hace indispensable el desarme completo de todos los paneles de freno para la evaluación de los mismos. El cambio en las condiciones ambientales de diseño original de las formaciones hace indispensable el rediseño de los sistemas de secado de aire. Cabe destacar que esta es una de las modificaciones que Toyo-Denki le realizó a los equipos Mitsubishi, hoy llamados Nagoya, que circulan por las Líneas C y D.

**Rueda planeada.****Ruedas. Planos.**

¿Cuál es la tolerancia máxima de un plano para decidir parar una formación?. No hay especificaciones, o no las divulgan. En la actualidad, gran cantidad de formaciones circulan con aplanaduras muy importantes, las cuales, no sólo merman el confort del pasaje sino que además:

- Transmiten vibración y golpes a rulemanes, cajas reductoras, bogies y motores de tracción entre otros.
- Exigen a rieles y bulones de los mismos, golpeando y marcando a los primeros, y aflojando a los segundos.
- Pasada una determinada dimensión las planchaduras sólo tienden a agrandarse y a potenciar su efecto dañino.

**Ruedas. Límite de la Banda de Rodadura.**

Actualmente hay varias llantas por fuera del límite de la banda de rodaje. Esto ocasiona:

- Inestabilidad del tren.
- Mayor temperatura de funcionamiento de los equipos a causa de que el aire que debe fluir por debajo de la caja es insuficiente para enfriarlos.
- Mayor índice de fallas fortuitas debidas a elementos extraños que son arrojados en

**Rueda planeada. Detalle.**



las vías por pasajeros debido a que los equipos están más cerca del suelo y son más proclives a recibir golpes.

- Descalibración de los velocímetros que ocasiona que el tren circule a menor velocidad de la indicada por los mismos provocando atrasos y malestar entre el público y con los conductores.
- Mayor peligro de aplanaduras debido a que al recibir un plano, la cuerda del mismo es mucho mayor que la de una rueda que posee un radio de dimensiones originales o dentro de tolerancia.
- Riesgo de que la llanta se parta. Ocasionado por el peligro que insume circular con llantas de

menor volumen a las cuales les resulta más complicado disipar el calor producido por una falla de superposición de freno en algún tramo en que las vías estén deterioradas (que los hay y muchos).

- En caso de inundación (bajada de Dorrego-Malabia cuando llueve un poco fuerte), estas formaciones son más anegables que las que poseen bandas de rodadura con medidas dentro de tolerancia.
- Desgaste rápido. Debido a que dan mucha mayor cantidad de vueltas para cubrir una misma distancia.

# Línea A

## Informe Técnico del estado de las Formaciones de la Línea A de Subterráneos

Aquí debemos comenzar por decir que dichas formaciones cuentan con mas de 70 años de servicio. Para medir la magnitud de la negligencia por parte de Metrovías basta con mencionar que la revisión de los boguéis se realiza con los boguéis sucios de grasa y aceites que impregnan la totalidad de los bastidores sobre los cuales se amontonan capas de polvo de grafito y barro, como ustedes pueden imaginar es imposible detectar fisuras en este material rodante que es él más antiguo de los subtes.

Los acopladores se revisan visualmente y se los sacude a mano para detectar el huelgo y luz de tolerancia de los mismos. Los operarios no cuentan con instrumentos de medición ni planos y especificaciones técnicas para desarrollar su tarea.

El porta lanza de los coches antiguos regularmente se lo suplementa con chapas para evitar el huelgo, cuando lo que debería hacerse es el rellenado y posterior torneado de la pisa.

### Vidrios parabrisas y Laterales.

Todos los vidrios parabrisas de la cabina

de conductores y laterales de los coches son vidrios comunes. Es de público conocimiento que las normas de seguridad indican que estos vidrios deben ser vidrios de fragmentación para evitar en caso de rotura lecciones al conductor.

### Hombre Muerto.

Todas las formaciones carecen de sistema de seguridad Hombre Muerto. En caso de descompostura, fallecimiento, desmayo, pérdida de conocimiento, la formación quedaría sin control. Esta situación reviste mayor gravedad a la entrada de la



Estación Plaza de Mayo. En este sector no hay dispositivo de Paratren.

### **Ruedas y puntas de ejes**

En lo referente al control de las Ruedas y Puntas de Ejes Metrovías provee de un control de protocolo de los pares montados de la Línea A. Esto sería correcto si se designara personal idóneo para dicha tarea de seguimiento a cargo de las mediciones periódicas. Pero debemos denunciar que el personal no cuenta ni con las directivas ni los instrumentos necesarios para realizar estas mediciones. Lo que si hemos podido comprobar es que se procede a la medición y corrección de las llantas y puntas de ejes sólo cuando se desprende de algún parte denunciado por los conductores de la Línea A. Trátese de golpes por planeaduras de ruedas u otro tipo de ruidos extraños.

Este tipo de mantenimiento tiene la denominación de Mantenimiento Correctivo, que no es el que se debe aplicar teniendo en consideración que la seguridad es la prioridad principal. El mantenimiento que si contempla la seguridad de los pasajeros y trabajadores es el Mantenimiento Preventivo que como queda demostrado no es el que se aplica para las formaciones de la Línea A.



### **Taller Polvorín**

El Taller polvorín carece totalmente de Conductor Especializado (Maniobristas) debiendo realizar esa tarea los mecánicos con una figura creada solamente por la empresa que viola ostensiblemente el Convenio Colectivo de Trabajo. Dicha figura la han calificado como “Mecánico Conductor”. A su disposición el Convenio Colectivo para corroborar esta violación. Además de esto no cuentan con Banderillero o personal para interrumpir el tráfico en diferentes maniobras donde el tren sale a la calle. Esto pone en riesgo tanto al trabajador como al ciudadano que en estos momentos pasa por la zona. Tampoco hay en el lugar semáforo.

# **Línea D**

## **Informe Técnico de las formaciones de la Línea D de Subterráneos.**

### **Tendido de Vías.**

Debemos comenzar denunciando que el tramo entre Carranza y Catedral (cochera incluida) muestra un grave deterioro de los rieles de ambas direcciones. En muchas de las juntas se produce un desnivel que repercute sobre el Material Rodante deteriorando el conjunto del tren. Además en

diferentes lugares en el tramo mencionado es fácilmente verificable el balanceo de las formaciones producto de la falta de mantenimiento de los durmientes que producen el hundimiento del conjunto del tendido de vías.

En los Cambios 1 y 3, 2 y 4, de la Estación Catedral se han producido diversas roturas de las uniones de los rieles y sus sostenes producto de los hundimientos mencionados.



## Filtraciones.

Se pueden verificar filtraciones de aguas servidas en el Pantalón de 9 de Julio hacia Tribunales (Vía 2), como así también en el Pantalón de Palermo



Filtraciones sobre cables y cajas de electricidad.

hacia Carranza (Vía 2). En casos de tormenta o lluvia se llega a anegar las vías produciendo en algunos casos la interrupción del servicio. En el Pantalón de Plaza Italia (Vía 2) las vías hoy se encuentran inundadas por el mal funcionamiento o mantenimiento de las bombas extractoras de agua.

En diferentes sectores de la Línea se encuentran filtraciones que son canalizadas mediante una chapa que hace que el agua se dirija por las paredes de los túneles hacia el piso con lo cual se deteriora todo el sistema eléctrico y de señalización. En él también se encuentran cables de Alta Tensión sin la aislación correspondiente. En las cabinas de Señales de Plaza Italia y Catedral hay filtraciones que son canalizadas



Formación Fiat Rajada

mediante chapas y canaletas de desagües hechas en el piso que pasan cerca de tomas de corriente de 220 V. que no están aisladas con lo cual el personal que allí trabaja corre el riesgo de electrocución. Las mismas fueron denunciadas oportunamente. Hasta el día de hoy no han sido arregladas.

En el tramo entre las Estaciones Carranza y Palermo se encuentra un túnel que comunica con el exterior, el cual se encuentra inundado y lleno de basura con lo cual entorpece en caso de lluvia el normal funcionamiento del servicio.

**Taller Canning.** En este Taller hay una gran cantidad de filtraciones de agua sobre zonas de trabajo y de cochera en el túnel. Pero la principal de ellas, los días de lluvia, cae directamente sobre un Tablero de Alta Tensión, con el agravante de que posteriormente drena hacia la fosa donde los trabajadores desarrollan sus tareas normales y cotidianas de Periódica. Esto muy grave porque los compañeros corren un gran peligro de electrocución.

## Material Rodante.

El Material Rodante que circula en la Línea D y es reparado en el Taller Canning, desde abril de 2002 no se realiza el Mantenimiento General de las formaciones Fiat. Esto trae aparejado anomalías en: suspensiones centrales y laterales de los coches que se ven reflejadas en el rozamiento de los mismos contra los andenes. Esto es un grave problema a la seguridad ya que puede causar un grave accidente.

En dicho Taller se realizan las revisiones Periódicas de “12.500 km.” de “62.500 km.”. Estas revisiones no cumplen con las normas porque los repuestos que deberían cambiarse son reciclados. Por ejemplo los Contactores, los Cilindros de Pantógrafos y los Presóstatos. No se cambian los compresores cuando tienen los manchones en mal estado. Lo principal de no realizar el Mantenimiento General se ve reflejado en los Boggies. Hay varios Boggies con fisuras, que fueron pintados para tapar las mismas. La mayoría de los Ejes tienen planeaduras que repercuten en las vías y en todos los equipos de las formaciones. También tienen fisuras las Costuras de las Soldaduras.

En este Taller, que fue tercerizado por

Metrovías y es gerenciado por Alstom, no hay repuestos y poco material.

En todas las Formaciones con Equipo C los Troncos de Acople se puede constatar que el huelgo está por fuera de las medidas de tolerancia permitidas. Las consecuencias de la falta del correcto mantenimiento de este dispositivo pone en riesgo la seguridad de los usuarios y los trabajadores

de la formación.

Se adjunta copia del Acta de Inspección nº HG 191/04 de la CNRT. Los coches mencionados en este Acta no han sido reparados y permanecen en servicio.



# Falta de Seguridad en la Operación de la Línea desde el PCO.

Siendo las 23:00 horas del día 31/08/2003 entra en falla el sistema de comunicaciones entre la Línea A y el PCO. Ante la falta de personal idóneo para encarar la solución del problema, a las 3:05 horas del día siguiente el Jefe de Servicio de Primera Junta toma mando a la fuerza para comenzar el trabajo preparatorio para la iniciación del servicio. Sale el primer tren a las 4:45 horas y ante la falta de Señalista operador en Plaza de Mayo, el Señalista Principal toma el mando a la fuerza a las 5:15 horas para garantizar el servicio.

A las 6:10 horas falla la señal 59 (Roja Paratren Bajo). Al lugar se dirige el Señalista Principal. Se aproxima la hora de los Saques y se requieren las formaciones estacionadas en Plaza Miserere, pero no hay Señalista Operador disponible y el Señalista Principal se ha desplazado a la señal 59. Se ve obligado a abandonar la guardia de Primera Junta el Señalista Principal, para acompañar al Jefe de Servicio de Segunda a la cabina de señales de Miserere, quien se va a hacer cargo de la Mesa de Mando para poder sacar los trenes de la cochera. La función del Señalista Principal consiste en guiar al Supervisor de Segunda al lugar, puesto que este desconoce la ubicación de la misma y jamás la ha operado la Mesa de Mando.

En el lugar y siendo aproximadamente las 6:30 horas toman el Mando por la fuerza. Deja el Señalista Principal al Supervisor de Segunda en Miserere, previo reconocimiento del Mímico por éste y se dirige a la Señal 59 a colaborar con el Señalista Principal, quien ha debido salir al túnel solo. El Supervisor de Segunda debió permanecer en Miserere hasta las 7:30 horas, momento en que salió de la cochera la última formación. En todo ese período el

Jefe de Servicio debió atender solo, todos los requerimientos del servicio desde Primera Junta. A primera vista parece un día más de trabajo, con fallas en el sistema como es de esperar, y en donde cada hombre cumplió con el rol asignado con la empresa, dando respuesta al problema surgido. Sin embargo no es así.

Desde que se controla la Línea A desde el PCO, nos sorprenden fallas de todo tipo y errores humanos involuntarios de los Operadores del PCO, que determina acciones no previstas por quienes deben garantizar el servicio, y en condiciones de poca o ninguna seguridad.

Los errores de los Operadores del PCO revelan con claridad que están siendo superados por la actividad, dado que ahora un hombre debe atender lo que antes debían atender tres, como mínimo, el Señalista Operador de Plaza de Mayo, el de Miserere y el de Plaza de Mayo. La confirmación por parte del área de tráfico de que el Operador del PCO está siendo superado se pone de manifiesto cuando se pide a los Señalistas Principales, el desarrollo de un circuito que retarde la salida de los trenes de Primera Junta y plaza de Mayo, y no dejar parados los trenes en el túnel, evitando así que el operador saque uno de los automáticos y una vez el tren en plataforma la selección automática de “salida” seleccione automáticamente la vía errónea, al encontrarse un automático fuera. Este se ha transformado en el más común de los errores, pero no en el único. Dar entrada en una vía ocupada con 10 Km., también está entre los fallidos.

Es gravísimo, desde luego involuntario, ya que suponemos que no hay ningún loco trabajando en

el PCO. Habrá que encontrar la naturaleza de estos errores. Actualmente hay salida automática con salida en las dos cabeceras a la vez, a las que el Operador de PCO debe estar atento. Pero a ello se suman las maniobras que deben hacerse en cocheras y en otros tramos del recorrido o de sectores de maniobras, los problemas que puedan surgir en las estaciones, y si es necesario la comunicación con los Señalistas Principales, los que no pueden comunicarse directamente con el Señalista Operador o con el Jefe de Servicio. Esta conjunción de circunstancias no previstas hace que los objetivos fundamentales de Metrovías “la seguridad y el servicio”, se vean afectados seriamente.

En cada ocasión de falla en la comunicación entre el PCO y la Línea A, se pide a los Señalistas Principales que oficien de Señalistas Operadores. Tal decisión se fundamenta en el Convenio Colectivo de Trabajo da del Señalista Principal: “...ante eventualidades o cuando las circunstancias así lo requieran, o se lo soliciten, realiza todas las tareas asignadas al Señalista Operador”

La definición es ambigua, a partir de lo cual todo análisis de “eventualidades o circunstancias

particulares”, es una apreciación subjetiva. De todos modos, la actividad de Señalista Principal ha sido delineada por la práctica concreta de estos últimos 30 años. Jamás la función ha sido reemplazar al Señalista Operador por ausencias programadas del mismo (vacaciones, partes de enfermos, etc...).

Eventualmente el Señalista Principal ha tomado la Mesa de Mandos ante una descompostura del Operador habitual, por espacios cortos de tiempo en los que el Jefe de Tráfico buscaba un Operador disponible y lo desplazaba, o bien se hacía cargo un Jefe de Servicio.

En líneas generales las circunstancias particulares a las que se hace referencia, son fallas del sistema de señales, en las que en determinadas circunstancias requieren de la autorización por parte del Señalista Principal, al Señalista Operador para la ejecución de determinadas maniobras, pero de ninguna manera implican necesariamente la operación de la Mesa de Mandos por parte del Señalista Principal. Ante el requerimiento simultáneo de un Señalista Operador y un Señalista Principal, la función principal e indelegable del Señalista Principal es garantizar el correcto funcionamiento del sistema de señales en condiciones de seguridad. La operación de Mesa de Mandos siempre ha sido excepcional .

Con la decisión de remover a los Señalistas Operadores de la Línea A se modifica sustancialmente la definición de funciones del Señalista Principal, pasando de intervenir como Señalista Operador de “en eventuales circunstancias”, a “Siempre”. La diferencia no es menor, es radical. Tal parece que se han tomado decisiones voluntaristas que implican



Operación de la línea con Señalista Operador.

asumir grandes riesgos y convivir de manera cotidiana con circunstancias especiales. Se ha instado en la cabeza de algunos Gerentes y Jefes la creencia poco científica de que la tecnología resolverá por sí todos los inconvenientes que se presenten.

Esta apreciación es a ojos vista incorrecta. Se podrá argumentar que el sistema es seguro y que sólo es una cuestión de puesta a punto. De ser así no se comprende por qué se le comunicó a los Señalistas Operadores el jueves 28-08-03 que serán reubicados en dos semanas en otras líneas, si el sistema está a prueba y fallando. La falla del 28-08 pone sobre el tapete que la decisión es incorrecta. También le podemos contestar a los defensores de este sistema de comunicación que si bien es cierto que no existe sistema perfecto, Windows es el peor y menos confiable de todos. El tan esperado y ponderado Windows

Profesional ya da dolores de cabeza a escala internacional y sus fallas más comunes aparecen en las páginas especializadas de la Web, desde el primer Windows, el 3,1 y hasta el presente. O sea si de seguridad se trata con Windows vamos en mal camino. Todo este nuevo sistema fue montado sobre el Windows, lo que trae aparejado que cada falla de Windows sea una falla en el sistema de señales instalado.

Las oportunidades en que el Señalista Operador tiene que Tomar Mando no son pocas y parecen que no se ajustan a un período de prueba y puesta a punto. Pero aunque hace tiempo que se instaló el PCO, el PLC, la fibra óptica y se empezó a operar desde el PCO, aún hoy hay fallas cotidianas que hacen insostenible el sistema como tal. Algunos de los ejemplos del último período son:

Fecha	Hora	Motivo de toma de Mando
5-08-03	7.59-8.10	
19-08-03	14.15	
25-08-03	11.30	
26-9-03	6.00	
8-10-03	6.08-6.25	
8-10-03	22.04	
4-9-03	5.10-5.24	Ocupación de vías.
1-10-03	20.49	Falla de Comunicación PLC PCO.
4-10-03	4.10-6.00	Falla de Comunicación PLC PCO.
6-10-03	5.00	Falla de Comunicación PLC PCO.
9-10-03	21.10	Caída del Sistema.
9-10-03	11.08-12.38	Caída del Sistema.
9-10-03	12.48	Caída del Sistema.
11-10-03	17.33	Corte de Corriente.
21-10-03	3.20-4.45	Falla de Comunicación PLC PCO.
28-10-03	7.50	Trabajo de Señales.
1-11-03	22.00-23.00	Corte de Corriente.
26-11-03	18.05	Sección de Cambios Ocupada.
3-01-04	17.00-22.19	Toma de Mando.
3-02-04	13.46	Caída del Sistema.
10-02-04	17.28-19.30	Ocupación Cambio 8.
18-02-04	3.15	Prueba 51 y 24.
8-03-04	10.26	Ocupación W6A/5B.
30-03-04	3.00	Prueba Señal 24.
30-03-04	11.00-11.42	Caída del Sistema.
2-04-04	7.57	Golpe de tensión.



Un ejemplo a tomar en cuenta de la necesidad de contar con un Señalista Principal y un Señalista Operador en servicio es el movimiento de cambio de sección ocupada, ya que esta no se puede realizar desde el PCO, en el que se necesita al Señalista Principal en el Cambio y al Operador en el Mando Local.

Desde el comienzo de la sustitución tecnológica hay cambios que no compartimos, ni son comprensibles, puesto que no parecen tomadas sobre la base de un criterio forjado por la experiencia en la administración de un sistema ferroviario.

La mentada revolución tecnológica no parece ser tal, ya que cada una de las “sustituciones” de un sistema a otro no traen mejoras en el servicio y en la seguridad, sino complicaciones para las tareas diarias y riesgo para trabajadores y usuarios. Aunque se implementaron en el PLC y en el PCO materiales, “herramientas” y medios de invención posterior al sistema antiguo, su resultado no trajo una mejoría sino un atraso en las prestaciones.

Muchos de nuestros compañeros son técnico apasionados por la tecnología que están convencidos que para cada problema existe más de una solución, pero el éxito de la misma dependerá del equilibrio entre dos elementos fundamentales: la Máquina y el Hombre.

La solución encontrada dista mucho de ser la mejor, no sólo por desequilibrada, sino también por errónea desde el punto de vista técnico. Se instala un PLC y se llevan todos los avisos al mismo, y de allí a la “Cabecera” de la Línea y al PCO. Se refleja la información en pantallas de computadoras en lugar de lo “Mímicos” y con ello se limita enormemente la visión del “Operador”, el que debe exigir su vista todo el día, al tiempo que desaparece con ello la rápida ubicación geográfica que éste tenía frente el Mímico.

Con la incorporación de mouse se disminuye enormemente la rapidez de respuesta de este ante la emergencia, puesto que tiene que 1° presionar una señal y luego, 2° el sistema lo habilita, 3° presionar el botón correspondiente a la opción elegida (señal, automáticos, HaGT, BsGTR, FHT, etc.). Todo en una pequeña pantalla que trae aparejada la posibilidad de errores en pequeños íconos. Esto suplanta el accionar del Señalista Operador de presionar dos botones a la vez simultáneamente.

Con esta decisión se suprime la capacidad de anular una maniobra con velocidad tal que permita evitar accidentes. La diferencia de velocidad entre un sistema y otro es enorme. De 1½ segundos en el Mímico a 5 (cinco), 6 (seis), 7 (siete) o más segundos en la PC. Al momento de ingreso de Plataforma de Plaza de Mayo o Primera Junta, la velocidad de una formación es de 20 km/h, lo que significa que en 7 segundos recorrerá una distancia de 35 metros, antes de detenerse, si se le levanta la señal.

En cambio con el Mímico la distancia sería de 7.5 metros. La diferencia podría salvar una vida. Se pudo colocar una interfaz y reflejar todos los avisos en los Mímicos existentes, aprovechando al máximo sus características y diseño, exclusivamente realizados para uso ferroviario, en lugar de una PC de uso hogareña, que será muy rápida, moderna y económica, pero que no es el producto de la experiencia ferroviaria de los últimos 50 años, como sí lo es una “Mesa de Mandos”.

Un ejemplo de esto:

Como sabemos en los coches de la Línea A, entre el accionamiento de las puertas y su cierre efectivo suelen transcurrir varios segundos. Los suficientes como para que alguien intente subir, a pesar de la advertencia que el guarda da con el silbato. Y esto, aplicable a cualquier pasajero distraído o apurado, es cotidiano para quienes tienen problemas auditivos. En consecuencia, esta circunstancia que debería considerarse particularmente atípica, se convierte en rutinaria, cuando se trata de una empresa que transporta cientos de miles de pasajeros por día.

Como si no bastara con esta particularidad, hay pasajeros que van mucho más allá, como ocurrió el 10 de mayo de 2003 a las 11.18 horas en Plaza de Mayo. Un señor de avanzada edad intenta subir al tren cuando este ya tiene las puertas cerradas. Resvala, y cae, quedando una de sus piernas atrapada con sus puertas cerradas lo arrastró unos 40 metros hasta que la formación fue detenida por el Señalista Operador, ante la advertencia del Señalista Principal, quien se encontraba observando el suceso. El tren fue detenido a escasos metros del fin del andén y menor distancia aun de la baranda de seguridad, la que lejos de evitar accidentes, los propicia.

Imaginemos esta situación sin el Señalista Operador en Plaza de Mayo:



“El Señalista Principal advierte el accidente en curso, corre al teléfono estanco y lo toma. Suena varias veces. Lo atiende el Operador, se identifica ante él, le pide que levante la señal y accede a ello y lo hace consumiendo la maniobra un tiempo total de 30 segundos. El tren abandona el andén en 15 segundos, por lo tanto para cuando la máquina del paratrén de la señal en cuestión desciende, la formación no se encuentra bajo ella y está muy probablemente llegando a la estación Perú con el desafortunado señor a la rastra, con consecuencias gravísimas para él”.

Esta es la visión más optimista que tenemos, pero en realidad esta es la más probable que suceda:

“Suena varias veces el teléfono y una música le da la recepción advirtiéndole de que el Operador sin dudas está atendiendo otro reclamo. El señor a la rastra llega a la altura de la baranda y pega contra ella, y luego contra la pared del fondo del andén e ingresa al túnel. El Operador atiende al Señalista Principal, este le dice que detenga inmediatamente el tren que acaba de salir de la vía 1 (uno) de Plaza de Mayo. El Operador le pregunta por qué. El Señalista fuera de sí le grita que detenga el tren. El Operador le pregunta quién habla. El Señalista Principal le responde que es el Señalista Principal de Plaza de Mayo, al tiempo que le exige que detenga el tren de inmediato. El Operador le contesta que él no lo conoce y que no va a detener nada hasta no hacer unas comprobaciones, etc. Etc. Etc...” Para cuando el Operador comprenda que en el túnel, sus ojos son los de los empleados que desarrollan tareas en él, y que debe reaccionar inmediatamente ante un requerimiento de cualquier empleado que se lo solicite, habrán muerto unos cuantos pasajeros.

También atentan contra una rápida acción del Operador, ajustada a las circunstancias, todo el tratamiento que se le está dando al sistema PCO.

En el tema de Seguridad se ha empeorado, no por una pérdida en la prestación en el sistema de señales, sino por la incorporación de un software y un hardware que no cubre todas las necesidades del servicio. La razón de esta pérdida

de seguridad en la transformación es una vez más producto del desaprovechamiento del conocimiento del personal a cargo del sistema. Se desprecia con rapidez la experiencia y conocimiento adquiridos en el pasado, por el supuesto de que lo nuevo, es en sí mismo superador.

Este es otro ejemplo de que no:

El Mímico viene provisto de capuchones de seguridad de color rojo que se colocan sobre las señales o cambios que se necesitan clausurar. Este requerimiento puede responder a innumerables circunstancias. Cuando se clausura una vía para desarrollar tareas de limpieza o de mantenimiento por parte del personal de Vías, cuando se trabaja en un cambio, etc. Al colocar los capuchones sobre la señal o el cambio, el Jefe de Servicio o el Señalista Operador no debe recurrir a su memoria para preservar la vida del personal que desarrolla tareas en el túnel. Cada vez que quiera una maniobra en el lugar en cuestión, verá los capuchones sobre la señal y no lo hará.



Cabina de señales sin Operador

# DENUNCIA SOBRE INFRACCIONES A LAS NORMAS DE SEGURIDAD

Se denuncia que la política implementada por la empresa Metrovias infringe normas de seguridad que atentan contra la seguridad del personal propio y de los pasajeros.

- 1 ... Se dejan descubiertas las guardias en cabinas de señales en forma permanente por falta de personal.
- 2 ... Personal **no calificado** efectúa tareas que corresponden a auxiliar señalista y señalista principal como el mantenimiento de instalaciones y la guardia en cabinas de señales, según el diagrama de horarios y francos provisto por Metrovias.
- 3 ... La concesionaria dilata innecesariamente el tiempo para la calificación del personal ingresado a tal efecto.
- 4 ... Arbitrariamente desconoce al personal en funciones que no responde a su diagrama laboral incompleto.
- 5 ... Falta mantenimiento mínimo , indispensable para la seguridad del pasajero y personal.

Se infringen las siguientes normas operativas comprendidas en el Reglamento operativo de Metrovias S.A. – Subterráneos aprobado por autoridad competente el 12 de noviembre de 1997.

- De pagina 1 : “ ..... **Esta versión del Reglamento operativo es la que se encuentra en vigencia actualmente.....Cúmplalas en todo momento y cuando tenga dudas consulte y sugiera todas las modificaciones que crea convenientes ....** “

Las modificaciones sugeridas presentadas para aplicar un diagrama de horarios y francos que cumplan con las normas de seguridad no son tenidas en cuenta o son rechazadas.

- De “ **TITULO 1 – SUSTENTO DEL REGLAMENTO OPERATIVO .**

**Capitulo 1 – Obligaciones del personal que lo utilice.**

**1 . Tener validas y vigentes las autorizaciones específicas que dispongan las leyes para efectuar tareas comprendidas en el R.O.**

**2 . aprobar los cursos que sean necesarios para efectuar las tareas , según se discierne en el R.O. ”**

Esta norma no se cumple según el punto 2 cuando se pretende que personal no autorizado efectúe tareas que corresponden a auxiliar señalista y señalistas principales, ni aprobó los cursos correspondientes.

- De “ **Capitulo 2 – Deberes del Concesionario.**

**1 . Atender en debida forma todas las disposiciones legales que rigen las concesión, asegurándose asimismo que su personal las conozca y las cumpla independientemente de lo que el R.O. indica expresamente “.**

Se desconocen las disposiciones legales que rigen la concesión.

**“ 4 . Verificar que su personal sea idóneo en su función específica y en el conocimiento del R.O. constatando que mantiene siempre vigente las condiciones que lo hacen apto para la función encomendada “.**

**“ 6. No emitir ordenes contrarias al R.O. ni exigir tareas en condiciones insuficientes respecto de las normas específicas o equipamiento necesario”.**

Implementar un diagrama de horarios y francos donde se hace cubrir guardias a personal no idóneo para tal función va en contra de esta norma.

- De “ **TITULO II – ESTRUCTURA OPERATIVA.**

**Objetivo : Organizar el sistema de transporte de manera de garantizar la permanencia del servicio al cliente, en seguridad y en todas circunstancias”.**

Las sugerencias presentadas tienden a cumplir estas garantías aun en las circunstancias actuales , con un plantel insuficiente.

- De “ **TITULO III – NORMAS OPERATIVAS.**

**Capitulo 1 – Del personal.**

**1.1.1 – Idoneidad del personal.**

**Todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas el mayor interés y diligencia, a fin de obtener la seguridad, eficiencia y celeridad necesarias”.**

En el interés de ofrecer mayor seguridad y eficiencia al cliente , el plantel de señales hace hincapié en la necesidad de cubrir *todas* las cabinas por personal *idóneo*.

**“1.1.2 – Obligación de enseñar**

**Todo empleado que tenga a otros a su cargo , debe compenetrarse de la capacidad de sus subalternos, teniendo la obligación de enseñarle lo que no supiesen e informar a la Superioridad sobre el progreso de los mismos o sobre los que no demuestren la debida competencia”.**

Sin la debida autorización para tener personal a cargo, los señalistas toman parte en la capacitación del personal para reducir los tiempos de instrucción y facilitar el

ascenso de los aspirantes, para que se puedan cumplir las condiciones de idoneidad requeridas.

**Capitulo 1 – Obligaciones del personal que lo utilice.**

**1 . Tener validas y vigentes las autorizaciones especificas que dispongan las leyes para efectuar tareas comprendidas en el R.O.**

**2 . aprobar los cursos que sean necesarios para efectuar las tareas , según se discierne en el R.O. ”**

Esta norma no se cumple según el punto 2 cuando se pretende que personal no autorizado efectúe tareas que corresponden a auxiliar señalista y señalistas principales, ni aprobó los cursos correspondientes.

- De “ **Capitulo 2 – Deberes del Concesionario.**

**1 . Atender en debida forma todas las disposiciones legales que rigen la concesión, asegurándose asimismo que su personal las conozca y las cumpla independientemente de lo que el R.O. indica expresamente “.**

Se desconocen las disposiciones legales que rigen la concesión.

**“ 4 . Verificar que su personal sea idóneo en su función especifica y en el conocimiento del R.O. constatando que mantiene siempre vigente las condiciones que lo hacen apto para la función encomendada “.**

**“ 6. No emitir ordenes contrarias al R.O. ni exigir tareas en condiciones insuficientes respecto de las normas especificas o equipamiento necesario”.**

Implementar un diagrama de horarios y francos donde se hace cubrir guardias a personal no idóneo para tal función va en contra de esta norma.

- De “ **TITULO II – ESTRUCTURA OPERATIVA.**

**Objetivo : Organizar el sistema de transporte de manera de garantizar la permanencia del servicio al cliente, en seguridad y en todas circunstancias”.**

Las sugerencias presentadas tienden a cumplir estas garantías aun en las circunstancias actuales , con un plantel insuficiente.

- De “ **TITULO III – NORMAS OPERATIVAS.**

**Capítulo 1 – Del personal.**

**1.1.1 – Idoneidad del personal.**

**Todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas el mayor interés y diligencia, a fin de obtener la seguridad, eficiencia y celeridad necesarias”.**

En el interés de ofrecer mayor seguridad y eficiencia al cliente , el plantel de señales hace hincapié en la necesidad de cubrir *todas* las cabinas por personal *idóneo*.

**“1.1.2 – Obligación de enseñar**

**Todo empleado que tenga a otros a su cargo , debe compenetrarse de la capacidad de sus subalternos, teniendo**

**1.9. – Acatamiento debido por el personal a las ordenes de sus superiores.**

**El personal deberá acatar de inmediato ls ordenes de sus superiores pudiendo plantear el caso por via jerárquica si considera que dichas ordenes no se ajustan a la reglamentación.**

Algunas ordenes directas del personal de supervisión incluyen que un Señalista Principal baje al túnel con un Oficial Electricista , el cual no esta habilitado para hacerlo , o que los mismos cubran guardias en las cabinas de señales sin la debida autorización escrita por parte del personal superior.

**“ 1.15. – Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias.**

**Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias. Ningún empleado , sea cual fuere su jerarquía , esta facultado para violar las disposiciones contenidas en el presente reglamento ni otras que se emitan, especialmente las referentes a la seguridad en la marcha de los trenes, salvo en caso de emergencia cuando resulte materialmente imposible aplicarlas , en cuyo caso deberá informarse detalladamente sobre el particular al Gerente del area”.**

El diagrama de horarios y francos de la empresa no se acata porque se considera que no ofrece seguridad al pasajero al dejar cabinas descubiertas durante las horas de trafico de trenes de pasajeros.

- De “ **Capítulo 2 – De los medios a utilizar.**

**2.3.4.6. – Ingreso del personal de la empresa al túnel en horario de servicio de trenes.**

**El ingreso de personal al túnel en horario de servicio de trenes se hará solamente en casos de necesidad operativa.**



Formación en Servicio fuera de condiciones

También se infringen Normativas del Convenio Colectivo de Trabajo en cuanto a las funciones asignadas a cada categoría.

- **SEÑALISTA PRINCIPAL ( NIVEL 1 ) son:**
  - **Coopera y comparte las tareas de los Señalistas Principal cuando así lo soliciten sus supervisores.**
  - **Coordina las tareas de los Señalistas operadores , cuando así lo soliciten sus supervisores.**
  - **Ante eventualidades o cuando las circunstancias así lo requieran , o se los soliciten , realiza todas las tareas asignadas al Señalista Operador.**
  - **Trabaja con plena autonomía y sin necesidad de supervisión directa.**
  - **Interpreta planos de circuitos especiales.**
  - **Realiza tareas de reparación de las fallas circunstanciales de todos los componentes del sistema de señales, tanto en el túnel (cambios, paratrenes, señales , etc. ) así como .**

Es decir que en caso necesario solo puede ser acompañado por otro Señalista principal , y no por oficiales electricistas.

- **OFICIAL ELECTRICISTA ESPECIALIZADO ( NIVEL VII )**

**Realiza tareas de instalación y mantenimiento , diagnostico y reparación conforme a normas y especificaciones de los conjuntos y circuitos eléctricos de equipos .**

**Realiza inspecciones y detecta fallas de funcionamiento de instalaciones y equipos.**

**Repara sistemas, componentes y equipos eléctricos.**

**Interpreta planos, circuitos , tolerancias y especificaciones técnicas.**

**Utiliza herramientas e instrumentos de medición mecánicos, eléctricos y electrónicos, y todos los que sean atinentes a sus tareas específicas.**

**Trabaja con autonomía y sin necesidad de supervisión directa.**

**Conduce e instruye personal que eventualmente le sea asignado a cargo.**

Esta categoría no esta habilitada para acompañar al Señalista Principal ni para efectuar tareas de mantenimiento en el sistema de señales. Tampoco puede desplazarse fuera del espacio físico para a realizar tareas no especificadas según su función.

Abril de 2004.

**TRABAJADORES Y CUERPO  
DE DELEGADOS DE SUBTERRÁNEOS**





# TALLER DE ESTUDIOS LABORALES

[www.tel.org.ar](http://www.tel.org.ar)

# TRABAJADORES Y CUERPO DE DELEGADOS DE SUBTERRÁNEOS

[prensa@metrodelegados.com.ar](mailto:prensa@metrodelegados.com.ar)  
[www.metrodelegados.com.ar](http://www.metrodelegados.com.ar)