

México: El derrumbe del metro... el capitalismo es el asesino

Cada vez que una catástrofe se produce, los llamados “medios de comunicación” hablan de “desastre natural”, “infortunio”, “desgracia” ... o bien buscan culpables en tal o cual político corrupto, empresario desaprensivo, incluso en trabajadores “irresponsables”. Todo ese ruido se hace para esconder que el UNICO CULPABLE ES EL CAPITALISMO, un sistema social podrido y criminal que con el COVID ha mostrado su barbarie cada vez más destructiva.

El lunes 3 de mayo, poco después de las 22 horas ocurrió la fractura de una trabe que formaba parte del puente de paso del metro en la línea 12 (“la dorada”), desplomándose los dos últimos de los vagones. A pesar de que se han decretado medidas de confinamiento, el metro mantiene su actividad y sus aglomeraciones, sin embargo, por ser un horario nocturno, no había muchos usuarios viajando, no obstante, la gravedad del suceso dejó un saldo de 24 muertos y cerca de 80 lesionados.

El sistema del metro es una empresa estatal y esta línea del metro que se vio afectada es la más nueva de las que forman la estructura de este medio de transporte de la CDMX. Cada día en esa línea se trasladan 180 mil personas que habitan y laboran en las colonias aledañas, pero además es paso y conexión hacia áreas muy marginales como las que corresponden a Chalco, son por tanto los usuarios de esta línea, trabajadores (como lo son todos los que hacen uso del transporte urbano). La población trabajadora al salir de sus casas y dirigirse a su labor tiene que vivir a diario las aglomeraciones y robos en el uso del transporte, pero también pone en juego su vida al utilizar el metro que está construido sin el cumplimiento de las medidas técnicas adecuadas. Porque no es solo la línea 12 la que presenta graves disfuncionamientos, en otras líneas y estaciones durante los últimos años, han ocurrido choques e incendios, como producto del abandono en que se le ha dejado, siguiendo el principio de austeridad que los gobiernos usan como respuesta a la agudización de la crisis económica¹. En ese sentido, el hecho de que “accidentes” de este tipo se repitan se vuelve una amenaza patente en contra de la población de explotados que usa esos medios de transporte.

Los altos costos de mantenimiento de la estructura han llevado a que se abandonen las verificaciones periódicas. El argumento que la burguesía y sus gobiernos presentan para justificarlo es que el pago por el boleto es muy bajo. Justamente con la promesa de mejorar su servicio, en diciembre de 2013, el gobierno de la ciudad (en ese momento a cargo de Mancera, con su partido el PRD², elevó en cerca del 70% la tarifa y el servicio no solo no mejoró, sino que los retardos cotidianos y los accidentes se incrementaron.

Los diseños urbanísticos responden a las necesidades de la burguesía y justo por eso es que se ha construido un sistema de transporte masivo. Este sistema permite el desplazamiento de la fuerza de trabajo, pero para que sea funcional para el capital, requiere además de mantenerlo con subsidios estatales. Este mecanismo, aunque lo presentan como una medida de beneficio para los trabajadores, responde en realidad a la necesidad de contener el precio de la fuerza de trabajo a través del abaratamiento de una de las mercancías (el transporte) que forman parte de la canasta de medios de subsistencia que definen el nivel del salario.

El desarrollo que sigue el capitalismo ha llevado a que aun cuando los avances tecnológicos permiten mejorar la construcción de estos sistemas que conectan a las urbes, la falta de control y de visión global, aunado a los problemas de corrupción y a las improvisaciones constante en sus políticas de corto plazo que los Estados tienen que asumir con el fin conciliar las disputas que desgarran a la burguesía, impiden que estas mejoras tecnológicas se puedan aplicar, así, estos proyectos cuando aparecen, en vez de mejorar cualitativamente las condiciones de vida de los trabajadores la degradan aún más.

¹ El abandono en que se ha dejado al sistema de transporte más importante de la ciudad no es un caso aislado, en realidad es el conjunto de servicios que forman parte del salario indirecto a los que se les recorta recursos, degradando así al salario global. El olvido en que se encuentra el transporte se repite en la educación y la pandemia pudo de manifiesto el desmantelamiento en el que se encuentra el sistema de salud. Pero el problema al que nos referimos no ocurre solamente en la CDMX, ni es una política exclusiva de su gobierno (dirigido por el partido de la izquierda del capital, Morena), es una política que se repite en todos los Estados, en todos los países y por todos los partidos sean de izquierda o de derecha.

² PRD: Partido de la Revolución Democrática, partido de izquierda escindido del PRI, en el que militó el actual presidente López Obrador

La agravación y aceleración del pudrimiento del sistema es en la base de las catástrofes

Muchos de los proyectos arquitectónicos, como los templos y pirámides levantados en los modos de producción anteriores respondían principalmente a la búsqueda de fortalecer ideológicamente al poder, en el capitalismo, las construcciones y proyectos urbanos levantados por el Estado, aunque también las rodean de un aurea ideológica, responden fundamente a necesidades económicas y criterios de rentabilidad que aseguren la obtención de ganancias. El metro en México, aunque se construyó de forma muy tardía a fines de los años 60, fue un proyecto que la burguesía sabía le permitiría abaratar el transporte y acortar los tiempos de traslado de los trabajadores, repercutiendo en la mejora de la productividad laboral y en el proceso productivo en general. Por esa razón puso mucha atención en su elaboración, pero en la medida en que las líneas se iban extendiendo, la preocupación que se añadía era como operar con menores costos, dado que el sistema avanzaba sobre una dinámica de crisis económica en aceleración; sin embargo, la línea 12, desde su origen aparece rodeada por la dinámica que define la descomposición capitalista.

No pudiendo la burguesía imponer una salida duradera y real a la crisis que se acelera, el sistema se encuentra en un atorón histórico, en el que el Estado va perdiendo capacidad para cohesionar a la burguesía, generándose una dispersión de sus fuerzas, llevando a que la corrupción se vuelve dominante en su forma de vida y avance sin disciplina, generando un proceso caótico, que se percibe en todos los escenarios sociales³, desde los más complejos hasta los más simples, como puede ser la construcción de una línea del metro.

La línea 12 del metro se levantó justamente sobre ese marco de descomposición que afecta y perturba las bases del funcionamiento de la sociedad capitalista, a grado tal que sus contradicciones ponen en cuestión su viabilidad para la humanidad. La planeación de la línea dorada inició en 2006 y llevó seis años su culminación. Desde el principio de su construcción surgieron conflictos por los costos programados por las empresas a las que se les concesionó el proyecto (ICA, Alstom y Carson), las cuales para ajustarse recurrieron al uso de materiales más baratos y al cambio de dirección, colocando parte de su recorrido en una plataforma elevada pero siguiendo una ruta sinuosa, que, aunque abarataba costos resultaba en un recorrido peligroso; esto último será un problema crónico generador continuo de dificultades técnicas (que culmina con el colapso del día 3 de mayo) ... Al final, a pesar de la modificación del proyecto, la disputa por las ganancias y los agregados por la corrupción (de empresarios y funcionarios de gobierno), la línea 12 termina construyéndose con un tercio más de los costos de los programados.

El “gran proyecto” se inaugura con mucho escándalo en octubre de 2012, sin embargo, en marzo de 2014 tiene que cesar sus actividades, en tanto se detectan fallas técnicas de alto riesgo, como roces y desgastes en las vías, incompatibilidad entre el tipo de rieles y las llantas, etc.

Rodeado de una gran polémica sobre las actuaciones fraudulentas del gobierno de la ciudad y de las empresas constructoras y supervisoras, vuelve a abrir sus instalaciones en noviembre de 2015. A semejanza de la práctica general de la burguesía que avanza sin perspectivas de frente a la crisis y solamente va, a través del crédito, remendando la economía, así el gobierno de la CDMX realiza ajustes parciales a las estaciones y rutas, sin resolver los graves defectos y problemas técnicos presentes desde su concepción. Por eso el sismo de septiembre de 2017 volvió a sacar a la luz las irregularidades y los problemas en su estructura, lo que obligó nuevamente a cerrar el servicio durante casi cuatro meses.

La desconfianza y la sospecha se mantenía entre los usuarios de esa línea, sin embargo, no tenían más remedio que continuar usándolo. Desde hace un año, a través de las redes electrónicas, los habitantes en la cercanía de las estaciones y del paso del metro mostraban fotos de los daños claramente visibles que presentaba, empero esas notas nunca fueron tomadas en serio y el mantenimiento siguió siendo cada vez más limitado.

No se trata por eso de un accidente azaroso, es un fenómeno que devela la descomposición y el efecto destructivo y criminal que tiene el sistema capitalista⁴. De forma sistemática se han recortado los recursos para darle funcionalidad al metro, haciéndolo por eso, no solamente un medio ineficiente sino además peligroso. Pero si los trabajadores son los afectados por esto, la burguesía, de todas las fracciones, como bestias carroñeras se lanzan a querer sacar ganancias políticas de este hecho.

Las pugnas burguesas se arrecian

Lo cotidiano de la vida actual de la burguesía es la lucha del “cada uno para sí”, es decir una lucha irracional en la que cada fracción opera para sus intereses, sin lograr llevar una alianza duradera con otra, conformando una dinámica caótica. Este fenómeno se acrecienta durante las disputas electorales en tanto la fusión de los grupos de la mafia integrados con los gobiernos (federales y locales) o con algunos de los partidos, hacen la defensa de sus intereses o el cobro de cuentas hacia aquellos que los traicionaron, al mejor estilo de los gánsteres.

En el marco de las campañas para las elecciones del 6 de junio de este año, la fractura de la burguesía se ha ampliado, como lo ejemplifica el hecho de que poco más de 80 personajes de la burguesía involucrados directamente en las elecciones han sido asesinados y otros tantos más han sido amenazados. Es ese mismo escenario el que se encuentra detrás de las persecuciones legales hacia gobernadores,

³Recomendamos leer: “**Tesis sobre la descomposición: La descomposición, fase última de la decadencia del capitalismo**”, ubicada en: <https://es.internationalism.org/revista-internacional/200510/223/la-descomposicion-fase-ultima-de-la-decadencia-del-capitalismo>

⁴ Los desastres por la operación de proyectos sin solidez técnica, aunque tienen una presencia mayor en los países menos industrializados, con el proceso de descomposición se ha extendido la repetición de esos problemas hacia todos los países. Recordar la precipitación del puente Morandi en Génova en 2018 y que denunciamos en nuestro artículo, “**Effondrement du pont de Gênes en Italie: la loi du profit engendre les catastrophes!**”, disponible en francés en: <https://fr.internationalism.org/content/9754/effondrement-du-pont-genes-italie-loi-du-profit-engendre-catastrophes> o en italiano: <https://it.internationalism.org/content/1424/morti-di-stato-genova-ostaggi-di-stato-sulla-nave-diciotti-il-cinismo-e-lipocrisia>

diputados o candidatos (ya sea acusados de fraude o por algún otro delito). Ahora el problema del metro se presenta como un terreno fértil para ampliar la disputa.

En el mismo lugar del desplome del metro se vio a diputados, candidatos y dirigentes del PAN queriendo aprovechar del dolor de un par de señoras que buscaban a un familiar para hacer proselitismo electoral. Pero las declaraciones de López Obrador o de Marcelo Ebrard (actual secretario de relaciones exteriores y jefe de gobierno de la CDMX en el momento en que se construyó la línea 12) no son menos grotescas, al querer limpiar sus culpas y fingir hipócritamente dolor por los afectados...

Todos los personajes de la burguesía, desde empresarios, hasta miembros de partidos y gobiernos se lanzan acusaciones entre sí, al tiempo que derraman hipócritas lágrimas de dolor, con la intención de sacar ganancia de la desgracia. La estructura sindical del metro comandada por Fernando Espino (personaje mafioso, que ha sido diputado por el PRI, Partido Verde y por Nueva Alianza), también se ha incorporado a la rapiña, anunciando un paro de labores para protestar por la limitación de los recursos para cumplir con su trabajo de supervisión y reparación.

Ningún grupo de la burguesía quiere quedarse fuera de la rapiña, todos van a intentar presentarse como los “amigos” de las víctimas. Las “investigaciones” de la burguesía tal vez encuentren un “chivo expiatorio”, sin embargo, cualquiera que sea su resultado buscaran encubrir que el verdadero culpable es el capitalismo. En ese sentido, es que los trabajadores no pueden creer ni tomar partido por ninguna de estas fracciones, porque la acción criminal de la burguesía no corresponde solo a una de ellas. Todas las fracciones, todos sus gobiernos y todos sus partidos están involucrados. El capitalismo es un sistema podrido que en su descomposición arrastra al mundo a todo tipo de desastres siempre más numerosos y a un mayor hundimiento en la miseria y barbarie.

Revolución Mundial / 7-mayo-2021