



El metro de Buenos Aires, al igual que el de Madrid, envenenado

MARIO HERNÁNDEZ :: 28/06/2018

El asbesto no sólo está en la Línea B; también en las C y E de Buenos Aires.

Un estudio realizado por el Departamento de Geología de la Universidad Nacional del Sur determinó que hay contaminación en las formaciones Nagoya 300 de la Línea C, en las formaciones Mitsubishi de la B y también en la E.

El trabajo se dio a conocer luego de la represión a los trabajadores del subte en la última semana del mes pasado, mientras llevaban adelante una huelga. Además, esa semana, un trabajador murió de cáncer, posiblemente relacionado con la exposición de asbesto y se han reportado otros cinco casos de esa enfermedad.

El asbesto, también llamado amianto, está conformado por un grupo de minerales metamórficos fibrosos, que debido a su bajo costo es utilizado en materiales de construcción y aplicaciones industriales por sus propiedades aislantes y de resistencia al calor. Es un material termo-eléctrico resistente que ante exposición prolongada puede provocar cáncer con una alta tasa de mortalidad. En la Argentina, está prohibido desde el año 2000, a través de las Resoluciones N° 845 y N° 823, del 2001.

El análisis, a cargo de la doctora Leticia Lescano, docente e investigadora de la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires, quien realizó su doctorado sobre contaminación ambiental con asbestos, contó con más de 50 muestras en diferentes flotas.

El 28 de mayo, la AGTSyP llevó a cabo una conferencia de prensa en donde se relató la situación de conflicto que lleva con la empresa Metrovías y el Gobierno de la Ciudad por la paritaria del 13% en tres tramos que cerró con la UTA, gremio minoritario en el subte y allí se reveló la presencia de asbesto en las formaciones.

El sindicato denunció que SBASE, Metrovías y el Gobierno de la Ciudad estuvieron entorpeciendo la investigación por la compra de los trenes CAF 5000 y 6000 al Metro de Madrid, de los que se sospecha que tienen asbesto y en la que dos trabajadores del subte madrileño fallecieron por asbestosis, un tipo de cáncer causado por la exposición a las fibras de ese mineral.

"Pero nosotros, frente a la sospecha y a la certeza de que habían trenes con asbesto, fuimos por nuestra cuenta a investigar sobre los otros trenes que están funcionando en Buenos Aires. Hemos enviado a la Universidad del Sur a hacer una investigación sobre distintos componentes que tienen estos trenes", detalló Roberto Pianelli, Secretario General de la AGTSyP. El resultado de ese estudio fue la presencia de asbesto en trenes Mitsubishi de la Línea B, Nagoya 300 de la C, General Electric Española de la E y en el techo del vestuario del Premetro.

"En vez de tratar de demonizarnos por televisión, sería más productivo que intenten sacar este material cancerígeno de nuestro subterráneo para que nosotros, nuestros compañeros y nuestros compañeros jubilados no se mueran apenas tengan la jubilación. Estamos muy indignados por la actitud que están teniendo las autoridades", denunció Pianelli. "Tenemos dignidad y la vamos a defender hasta el último momento", enfatizó.

Esta denuncia se suma a la que ya habían realizado los metrodelegados en febrero pasado cuando se enteraron que los trenes CAF 5000 estaban contaminados con este material cancerígeno. Esos coches habían sido adquiridos en 2011 por la administración del entonces jefe de Gobierno, Mauricio Macri, y comprados de "segunda mano" por la empresa Subterráneos de Buenos Aires (Sbase) al Metro de Madrid. Esos trenes comenzaron a circular en la línea B a mediados de 2013, y en febrero de este año luego de conocida esta noticia y gracias a la pelea de los trabajadores fueron sacados de circulación.

¿Qué dice la OMS?

Desde 1977, es decir hace ya más de 40 años, se conoce oficialmente por la IARC (Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer, dependiente de la OMS), que: "En los seres humanos, la exposición ocupacional al crisotilo, la amosita, antofilita y fibras mezcladas que contienen crocidolita se ha traducido en una alta incidencia de cáncer de pulmón; (...) pequeñas cantidades de crisotilo también ha provocado un aumento en la incidencia de cáncer de pulmón. Muchos mesoteliomas pleurales y peritoneales se han observado después de la exposición ocupacional a la crocidolita, amosita y crisotilo. Un exceso de riesgo de cáncer del tracto gastrointestinal se ha demostrado en los grupos expuestos ocupacionalmente a amosita, crisotilo o mixtos que contienen crocidolita. Un exceso de cánceres de laringe también se observó en trabajadores expuestos. Los mesoteliomas también ocurren en personas que viven en las cercanías de las fábricas y las minas de amianto de crocidolita y de los contactos familiares de los trabajadores del amianto. En la actualidad, no es posible determinar si hay un nivel de exposición en los seres humanos por debajo del cual un aumento del riesgo de cáncer no se produciría". Por lo tanto:

1°) el amianto es un cancerígeno muy potente en los seres humanos, y no se conoce dosis por muy pequeña que sea que no lo sea.

2°) OMS (Organización Mundial de la Salud) en septiembre de 2006, en su texto sobre "Eliminación de las enfermedades relacionadas con el amianto" sigue manteniendo que: "Habida cuenta de que se carece de datos sobre el umbral del efecto carcinogénico del amianto, y de que se ha observado un mayor riesgo de desarrollar cáncer en poblaciones expuestas a niveles muy bajos, para eliminar con eficacia las enfermedades que provoca será preciso abandonar la utilización de todas sus variedades".

Amianto en el Metro de Madrid

El Metro de Madrid está condenado a perder todas las sentencias por las demandas de los trabajadores afectados de alguna manera por la exposición al amianto. En el futuro habrá bastantes más afectados de enfermedades leves y graves por la exposición al amianto a la que han sido expuestos en su trabajo, sin ninguna o pocas medidas de seguridad, en los últimos 50 años y hasta nuestros días. No en vano, la Inspección de Trabajo ya ha condenado a la empresa a pagar una multa cuantiosa (191.000 euros), al entender que no adoptaron medidas suficientes en materia de seguridad ante la presencia de amianto. En el caso de los trabajadores, si se van sometiendo a revisiones preventivas periódicas, según los protocolos médicos diseñados, les queda aún exigir coeficientes de reducción del trabajo; hacer que las enfermedades se vayan reconociendo como profesionales (si se trata de asbestosis, cáncer de pulmón, de laringe o mesotelioma); solicitar el recargo de

prestaciones y pedir en los juzgados indemnizaciones apropiadas.

Las demandas penales contra los responsables, serían también recomendables, sostuvo el experto Paco Puche ante el Grupo Parlamentario de Podemos. Como han estado expuestos tantos trabajadores y durante tanto tiempo, muchos habrán muerto (o enfermado) sin saber que ha sido por el amianto y sin percibir compensación alguna. Son las muertes ignoradas del amianto que permanecen en el olvido. Amén de las contaminaciones familiares, sobre todo en mujeres e hijos, que manejaban las ropas de sus maridos. Una epidemia silenciosa y silenciada.

El caso de los usuarios y usuarias del Metro de Madrid

Continúa Puche: "La moderna conspiración del silencio (la antigua era el negacionismo puro) consiste en negar por activa y por pasiva que el amianto instalado, si no se maneja o solivianta, no es perjudicial para la salud. En el caso del Metro, leemos continuamente este mantra, en su versión adaptada, que expresan así: "(Los responsables) del Metro aseguran que no existe ningún riesgo de exposición a este material para los viajeros".

Ya hemos visto que todo tipo de amianto y en cualquier dosis son peligrosas. También, podemos afirmar que todo el amianto es friable, en el sentido de que es una fuente constante de mayor o menor desprendimiento de fibras invisibles. Y, por último, la mayor o menor friabilidad depende del estado y del tiempo de vida útil, que tratándose de fibrocemento no debe sobrepasar los 35 años, (en otras formas de presentación puede llegar hasta los 40 años). La mayor parte del amianto instalado en el Metro de Madrid tiene más de esas fechas.

El amianto lleva instalado en el Metro subterráneo de Madrid más de 50 años. Los materiales que contienen amianto friable (desmenuzable), han sido una fuente permanente de desprendimiento de fibras o fibrillas invisibles, que requieren para ser vistas observarlas por microscopía electrónica de barrido, que es un tipo de instrumento que puede aumentar la imagen de un objeto hasta un millón de veces.

En todo ese tiempo, los elementos más o menos friables han ido desprendiendo fibras invisibles y patológicas, y tratándose de unas instalaciones subterráneas que llegan a alcanzar hasta 50 metros de profundidad, tienen complicado la expulsión de estas fibras al exterior. Las que van quedando están sometidas a continuas agitaciones y levantamientos con el paso de los convoyes. Se trasladan al aire del ambiente que respiran los viajeros. En la actualidad, los usos del Metro de Madrid son de 50 millones de visitas al mes. En un año suman 600 millones de actos de exposición a diferentes viajeros. Algunas de esas dosis mínimas terminarán haciendo su fatal efecto. ¿Y en el subte porteño?

Sobre la comercialización de vagones contaminados a Argentina

Con la venta de vagones contaminados se han vulnerado dos mandatos legales. Uno la Orden de prohibición del 7 de diciembre de 2001. En ella se dice que "Se prohíbe la comercialización y la utilización de estas fibras (seis minerales) y de los productos que las contengan".

Así mismo, se ha vulnerado el Convenio de Basilea (1989) sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, ratificado por España el 2 de septiembre de 1994 (BOE 227).

Dicho Convenio ordena que "los desechos peligrosos y otros desechos deben eliminarse en

el Estado en que se hayan generado." (Preámbulo); entendiendo por "desechos" aquellas sustancias u objetos a cuya eliminación se procede, se propone proceder o se está obligado a proceder en virtud de lo dispuesto en la legislación nacional (art. 2º), e incluyendo entre los tales aquellos "que tengan como constituyentes asbesto en forma de polvo o fibras" (Anexo I, Y36).

Por lo tanto, corresponde al GCBA iniciar una querrela criminal apoyada por diversos colectivos de afectados (sindicatos, usuarios, ecologistas) contra los responsables españoles de haber vendido material contaminado con amianto.

De la misma manera, ante la comprobación de la presencia de amianto en el subte de acuerdo al estudio de la UNS, implementar planes de descontaminación, que incluyan la limpieza por aspiración potente todas las instalaciones, para la eliminación de este mineral en toda la red, tanto en el material móvil como en estaciones y otras instalaciones, aprovechando la inactividad nocturna y/o el cierre escalonado de estaciones.

El amianto en el Metro de Madrid y en los subterráneos de Buenos Aires son un par de casos más de la grave epidemia que provoca este mineral, y que ha estado ocultada, minimizada y, en muchos casos, ha quedado impune.

El descubrimiento de la gravedad de lo ocurrido nos hace pensar que es un momento oportuno para darle difusión a este grave problema, y emprender un recorrido posible de desamiantado y limpieza del subte de Buenos Aires y del resto del amianto esparcido en nuestras vidas.

Como propone el CESE (Comité Económico y Social Europeo), que trata de erradicar el amianto en toda la UE (a la que tanto se quiere parecer el gobierno de Cambiemos), con carácter prioritario, en un plazo que no vaya más allá de 2032. Imitémoslo.

Mientras el Gobierno, Sbase y Metrovías demonizan a los trabajadores, a los metrodelegados y a la organización gremial mayoritaria en el subte (AGTSyP) con mentiras, represión y criminalización, esta denuncia (basada en estudios realizados por iniciativa del sindicato ante la negativa de la empresa a investigar) pone de manifiesto dos cosas. Por un lado, que a los empresarios y al Gobierno les importa prácticamente nada la vida de quienes día a día trabajan y viajan en el subte. Por otro, que los verdaderos interesados en un servicio de calidad, con condiciones de salubridad y seguridad son los propios trabajadores. Por eso a ellos es a quien hay que apoyar y rodear de solidaridad. Si ellos ganan, gana toda la población trabajadora.

La Haine

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/el-metro-de-buenos-aires