Suicidios en el Metro de Caracas al descubierto

Descripción

Finalmente, se le quita el velo a un tema que tiene casi tres décadas rondando en el subterráneo caraqueño. Aunque los funcionarios del Metro de Caracas prefieren ponerle otra etiqueta al término suicidio, en los registros de la empresa están marcadas las cifras de la cantidad de personas que se han lanzado a los rieles para quitarse la vida.

armando.info

Si el número total resulta impactante, el dato que más eriza la piel es el siguiente: casi la mitad de las personas que se han arrojado a la vía férrea para suicidarse queda con vida. Entre 1983 y 2008, 43,5% de quienes buscaron morir arrollados en los rieles sobrevivieron por causas más vinculadas a la destreza de los operadores de los trenes, el azar y la intervención de leyes de la Física, que a la aplicación de políticas de prevención de suicidios. Esas políticas no existen, de acuerdo con lo comprobado en diversos testimonios de trabajadores de este sistema de transporte.

En veinticinco años de funcionamiento, hubo quinientos veintitrés arrollamientos, como oficialmente llaman en el sistema a los intentos de suicidio: quienes mueren, entran en las estadísticas en la categoría de “sin signos vitales” y quienes sobreviven, en la de “con signos vitales”. El cuadro “Distribución de Arrollamientos según Años”, del anuario estadístico 2008, publicado en junio de 2009 por la Gerencia Ejecutiva de Transporte del Metro de Caracas, indica que doscientos noventa y cinco personas (56,4%) lograron quitarse la vida y doscientos veintiocho (43,5%), no.

La elevada tasa de sobrevivencia no obedece a que exista un plan establecido de prevención del suicidio. Los operadores solo reciben entrenamiento en módulos de adiestramiento que imparte el Servicio Psicosocial de la empresa. Allí aprenden qué hacer una vez que los suicidas se lanzan a los rieles, pero no los instruyen formalmente para evitar que los usuarios salten.

El tema del “arrollamiento” está explicado en la letra G del acrónimo M.U.R.C.I.E.L.A.G.O.S., una matriz en la que cada inicial corresponde a una actividad específica de acción de los operadores (revisión de las vías, “mal súbito” de pasajeros o conductores, evacuación, alarmas). La G viene de Gamma, que es como llaman al procedimiento que se activa cuando hay un “presunto suicida” en el andén. El Centro de Control de Operaciones (CCO) de cada estación informa entonces por los parlantes: “Personal operativo, actividad G en curso”.

Así está reglamentado en el Módulo de Conducción de Trenes en la Vía Principal. Pero en este manual no hay lineamientos para la prevención de suicidios. Los trabajadores, por iniciativa propia, han aprendido a detectar conductas suicidas con información que se transmite boca a boca a través de un entrenamiento empírico, confirmaron varios operadores en servicio, algunos con hasta dieciséis años de antigüedad, que pidieron no ser identificados por temor a sanciones de sus superiores.

Los operadores del CCO tienen la tarea de mantenerse alertas ante los monitores y detectar aquella persona sospechosa: alguien que tenga actitudes tipificadas como de “posible suicida”, es decir, que manifieste conducta errática, que camine de forma acelerada de un punto a otro, que muestre signos de haber llorado, que mire mucho a las cámaras.

Si el operador (u operadora) ubica a alguien así en el andén, le solicita discretamente que abandone la estación. Y no ha pasado nada. Nadie se entera de nada. Llega el vagón, unos salen, otros entran, como si nada. Esta, por supuesto, es la medida preventiva no formalizada por excelencia. Es el escenario ideal para evitar que aumente esa veintena de suicidios anuales que ocurren en el Metro de Caracas desde que comenzó a funcionar el dos de enero de 1983, según revelan los anuarios estadísticos de esta compañía.

armando.info

Es el deber ser porque la verdad es que no hay suficiente personal para actuar cada vez que aparece en los monitores un “potencial suicida”.

Una operadora de este centro de control admite que no se dan abasto para actuar cada vez que se detecta, si es que lo ven, a alguien con signos de lanzarse hacia los rieles. No es para menos: tratan de vigilar por las cámaras a dos mil personas cada cierto tiempo por andén. “Es demasiada gente. Más de dos millones de personas viajan a diario en el Metro de Caracas, y muchas veces los suicidas pasan inadvertidos”.

Los números del departamento de Recursos Humanos dicen que siete mil doscientas treinta y dos personas trabajan en la Compañía Anónima Metro de Caracas, de las cuales tres mil ciento noventa y tres son operadores, mientras que ochenta y cuatro son personal de confianza (directivos y gerentes).

Desde que la Compañía Anónima Metro de Caracas se inauguró en 1983, veintidós personas por año, en promedio, han saltado a las vías de su sistema, revelan las últimas cifras calculadas hasta diciembre de 2008 por la Dirección General de Estadística. Pero en 2009 hubo un repuntesignificativo: el número de arrollamientos se sextuplicó. El balance de 2008 cerró con trecearrollamientos y en 2009 con ochenta y nueve, de acuerdo con los registros del Servicio Psicosocialde la empresa, todavía no procesados en el anuario estadístico de este año que aún no se hapublicado. Aun con este crecimiento en la cantidad de personas que buscaron quitarse la vida en elMetro el año pasado, no hay señales de que las autoridades estén diseñando un proyecto deprograma de prevención de suicidios.

Varios factores han contribuido al alto índice de fracasos de los suicidios en el Metro de Caracas: la experticia del operador estimulada por la visibilidad de la vía férrea desde la cabina, la velocidad del tren, principios de la Física como la inercia y las “fuerzas de roce”, además del azar, que determina la posición del potencial suicida en el andén.

Todas estas variables intervinieron para que Federico (*) no muriera el día que se lanzó a los rieles de la estación Plaza Venezuela, el veinticuatro de septiembre de 1985, a las tres de la tarde. El Metro de Caracas apenas tenía dos años en funcionamiento. Santiago (*) era el operador del tren 107. Desde su cabina, cuando el tren estaba a punto de entrar en la estación, divisó a un hombre blanco que caminaba al filo la raya amarilla, que se acercaba más y más al borde de la vía.

armando.info

Federico, un economista de treinta años, estaba parado en la mitad del andén, esperando el tren que vendría en dirección a Chacaíto. Desde esa ubicación, la posibilidad de que la colisión tuviera un impacto mortal era menor, pues el tren ya había disminuido la velocidad. Según la experiencia de tres operadores en servicio, los suicidas que se sitúan en la boca de entrada del túnel al andén tienen mayor probabilidad de cumplir su objetivo, pues el tren viene llegando con mayor fuerza; esta velocidad varía entre los cincuenta y los sesenta kilómetros por hora en cada línea del Metro de Caracas.

El campo visual que tenía Santiago fue determinante para salvar la vida de Federico. Según dos operadores de trenes, con cinco y ocho años de servicio, si el túnel cercano al andén es una línea recta la visibilidad del conductor, con las luces encendidas, es de cincuenta a sesenta metros de ancho, como el gran angular de una cámara. Eso le da tiempo suficiente para activar el botón de emergencia, reducir al máximo su velocidad y minimizar el impacto del arrollamiento. En cambio, si el tren pasa por una curva antes de llegar a la estación, ese campo visual se reduce a entre tres y diez metros, lo que complica la capacidad del operador de disminuir el impacto, pues la aplicación de la parada de emergencia podría ser tardía.

El túnel de la estación Plaza Venezuela es una línea recta, por lo cual Santiago pudo advertir a tiempo los movimientos de Federico. El operador del tren 107 accionó el botón de emergencia y fue aquí cuando intervino la Física: la ley 1 de Isaac Newton que es la inercia, y el principio de “las fuerzas de roce”. El tren redujo drásticamente su velocidad por el frenado automático, con lo cual se produjo una fuerza de roce o fricción entre las ruedas y los rieles, ambos de metal, lo que llevó al tren a un estado de inercia o de “velocidad cero”. Así lo explican los profesores de Física del Instituto Pedagógico de Caracas, María Eugenia Benítez y Leonel Cantillo.

Esto generó una corriente de aire que arrastró a Federico hasta un nicho de cuarenta centímetros en

los rieles, frente al andén (justo debajo de las losas donde suelen desplegar anuncios publicitarios en las estaciones, donde puede verse también el nombre de la terminal). Allí cabe una persona con facilidad. El tren le pasó por encima y rozó sus dedos.

Entretanto, Santiago siguió con el protocolo estándar, el mismo que se aplica en la actualidad: solicitó el corte de corriente del andén (pues uno de los dos rieles está electrificado con setecientos cincuenta voltios) de la estación Plaza Venezuela e informó al Centro de Control de Operaciones de un “clave 1”, el código cifrado para los arrollamientos. “No sentí un impacto fuerte del usuario contra el tren. Hay que mantener la calma, esperé a que vinieran por mí”, reveló el operador del tren 107.

Su sorpresa fue que Federico se levantó, herido, ensangrentado, y salió de la vía por sus propios medios. El informe del evento, identificado con el número CC0N°02VEN140-85, revela que Federico sufrió una “amputación traumática de los dedos índice y medio a nivel de la falange de la mano derecha, excoriaciones y heridas en la región ciliar derecha, pómulo derecho y traumatismo en el tórax”. Los operadores confirman que muchas de las personas que siguen “con signos vitales” en las estadísticas de arrollamientos, quedan mutiladas. Pero no hay un registro de cuántas son.

Ana Isabel Ruiz, psicóloga clínica, única suicidióloga del país y directora de la Red Venezolana de Ayuda al Suicida, dice que el hecho de que el Metro de Caracas guarde el tema como un tabú lleva a ignorar que unas de las principales consecuencias de los intentos de suicidio son las mutilaciones.

armando.info

“Esta gente piensa en la muerte como la solución a sus problemas, y quizá sus intentos de fallecer son el inicio de inconvenientes muchos más graves y complejos. La parte psicológica y emocional la complicas con una condición limitante física, como no poder caminar, andar sin un brazo; eso es peor para el suicida, debido a que se va a deprimir mucho más y buscará más vías para morir. El Metro debe dejar el tabú y llamar las cosas por su nombre. Suicidio es el término sociológico y clínico correcto, no arrollamiento. Tenemos que desmitificar el suicidio, informar a la gente de lo que sucede. Eso es evitar una ola de suicidios”.

Federico, con su flux marrón rasgado, rebanados los dedos índice y medio de la mano derecha, cuero cabelludo lacerado, rostro con “una marcada palidez”, gesto confundido –como indica el informe médico y como lo recuerda Santiago, el operador del tren 107- logró salir del nicho y se subió hasta la isla de concreto. El CCO de la estación indicó por los parlantes: “Inicio de comunicaciones, arrollamiento en la estación de línea 1, estación Plaza Venezuela”, tal como lo hacen en la actualidad.

El supervisor en CCO pidió al responsable del sistema aplicar un corte general de energía e inmediatamente evacuaron a los usuarios de la terminal. Un operador en servicio de Protección al Usuario retuvo a un testigo del hecho, de nombre Arturo (*), un médico que trabajaba en el hospital Ricardo Baquero González, Periférico de Catia. Posteriormente otros dos operadores de Protección al Usuario bajaron a la vía, colocaron barreras de protección al sitio del suceso y efectuaron la inspección ocular.

La estación Plaza Venezuela, una de las más concurridas del sistema, es el cuarto terminal favorito para las personas que buscan la muerte en los rieles: allí ya se han lanzado veintinueve personas aparte de Federico, entre 1984 y 2005. Las otras tres estaciones predilectas son Capitolio con cuarenta y cuatro casos, seguida de La Hoyada con treinta y ocho y Plaza Sucre con treinta y seis, destaca un boletín de la Coordinación de Seguridad Técnico Operativa del Metro de Caracas que procesó estos números entre 1984 y abril de 2005.

Las horas a las que más se lanzan los suicidas en el subterráneo de Caracas son entre las nueve y las once y treinta de la mañana y pasadas las siete de la noche. Alguien que salta tan temprano significa que pasó la noche mal, y si se lanzó en la noche es porque pasó todo el día con un peso muy grande y decidió no aguantar ni un minuto más, interpreta la psicóloga Ruiz esta tendencia.

Personas como Federico tienden a elegir la línea 1 del Metro de Caracas por ser la más antigua, por tener el mayor número de terminales, por estar cerca de centros de trabajos y por ser la que atraviesa la capital de este a oeste, señala Ruíz. El anuario estadístico elaborado por la Dirección General de Estadística del Metro precisa que, entre 1983 y 2008, en la línea 1 hubo cuatrocientos trece eventos, en los cuales doscientos cuarenta personas murieron (58,1%) y ciento setenta y tres (41,8%) sobrevivieron; en la línea 2 hubo ochenta y tres: treinta y ocho (45,7%) quedaron con vida y cuarenta y cinco (54,2%) fallecieron; y en la Línea 3 (Plaza Venezuela- La Rinconada), de más reciente funcionamiento, veintisiete personas saltaron a las vías: diez murieron (37%) y diecisiete sobrevivieron (62,9%).

armando.info

La línea 3 inaugurada en 1994, expandida desde El Valle hasta La Rinconada en 2006, tiene el índice de fracasos de intentos de suicidio más elevado de todo el sistema (62,9%), a pesar de tener las mismas características de las otras líneas: trenes de entre seis y siete vagones, velocidad de entrada entre cincuenta y sesenta kilómetros por hora, un riel electrificado con setecientos cincuenta voltios y una velocidad máxima permitida en los túneles de ochenta kilómetros por hora, precisa Roberto Trutschel, comisario retirado de la Disip y primer Gerente de Protección al usuario de El Metro de Caracas.

Federico, una de las únicas dos personas que quedaron con vida de entre las cinco que saltaron a las vías en 1985, entra en las tendencias mayoritarias de las estadísticas antes presentadas: el grueso de la gente que se lanzó a los rieles entre 1984 y 2005 tenían entre quince y cincuenta y cuatro años de edad (trescientas cincuenta y nueve de cuatrocientas sesenta y cinco personas). 60,4% de los casos fueron hombres.

La suicidióloga Ana Isabel Ruiz explica que las mujeres utilizan poco el Metro para suicidarse, porque prefieren métodos menos agresivos, que afecten poco su estética y las haga sufrir menos. “Intentan métodos con los que esperan van a quedar intactas, con los que no van a sufrir de alguna deformación. Siempre piensan en la idea fantasiosa de cómo se verán en el velorio, en la urna. En cambio, los hombres usan métodos más fuertes y peligrosos, más asociados a la cultura machista”.

El informe de la inspección ocular sobre Federico, proveniente de la Gerencia de Operaciones e identificado con el número VEN140-85, detalla que el suicida era un trabajador de la empresa petrolera y que en la escena encontraron partes de dedos desprendidos, un carnet, restos de sangre, un zapato negro roto y unos cigarrillos tirados. Todas estas evidencias fueron fotografiadas y recogidas con guantes por los operadores de Protección al Usuario, quienes hicieron una planimetría,

revisaron que no hubiera obstáculos debajo del tren, limpiaron con extintores el lugar, confirmaron a CCO que la “vía quedó liberada” y quitaron las barreras de protección. CCO normalizó el sistema y devolvió la electricidad al tramo afectado. Luego el supervisor de línea condujo el tren 107 en dirección a Chacaíto, y a las tres y cuarenta y uno de la tarde restablecieron el servicio. Los bomberos trasladaron a Federico en una ambulancia al Hospital Clínico Universitario. Una vez que el Metro de Caracas entrega el cuidado sobreviviente a los paramédicos, deja de hacer seguimiento de su evolución.

Su esposa recuerda que fue a recogerlo al hospital. “Federico era un hombre deprimido”, dijo parca, vía telefónica, y prefirió no hablar más. En el Registro Electoral venezolano Federico aparece como fallecido.

La idea de este procedimiento, explica Roberto Trutschel, es que todo se haga en el menor tiempo posible a fin de que la estación vuelva a la operatividad y no colapse el sistema. Es el mismo que el Metro de Caracas ha aplicado durante sus veintisiete años de existencia, confirman dos operadores de Protección al Usuario.

Los operadores que han sido protagonistas de arrollamientos –que han ido conduciendo el tren cuando una persona se lanza a la vía férrea delante de él—reciben tratamiento psicológico después del incidente y tres días de permiso. Durante la terapia, los psicólogos que los atienden en el Centro Médico Ché Guevara (establecido desde 2010 para los empleados del Metro de Caracas en el centro de la ciudad, junto a la estación Teatros; antes los trabajadores eran atendidos en el Complejo Caño Amarillo) tratan de convencerlos de que no fueron culpables. Si el operador tarda mucho en recuperarse del trauma, el permiso puede prolongarse hasta por quince días o hasta puede ser suspendido.

armando.info

“Siempre activamos la parada de emergencia, a veces salvamos una vida, muchas veces mueren descuartizados”, comenta un operador que ha sido protagonista de dos arrollamientos. Otro operador de tren que vivió uno de estos incidentes dice: “el Metro de Caracas no está hecho para matar a las personas. Ver morir a un ser humano es duro y a veces es difícil de soportar. Uno queda en shock. Pero también se siente alivio cuando gracias a nuestro esfuerzo la persona sobrevive al impacto”.

“Los arrollamientos forman parte de la vida de los funcionarios del Metro”, remata Santiago, el operador del tren 107.

Alejandro (*) conducía el tren 108, dos meses antes del episodio de Federico, el diecisiete de julio de 1985 a las cuatro y cuarenta y cinco de la tarde. Eloísa (*), una joven de diecisiete años embarazada de siete meses tras un amorío con su profesor de Educación Física que terminó en ruptura, se lanzó desde la boca del túnel que llega al andén, justo cuando el tren entraba a la estación Bellas Artes.

No hubo tiempo para que Alejandro reaccionara con la anticipación suficiente. Había notado los actos inseguros de la joven un poco tarde, pues el túnel que va a dar a esa estación tiene una curva y eso dificultó su visibilidad. Apenas la vio, Alejandro activó la parada de emergencia, el tren comenzó a reducir la velocidad, ella saltó y chocó contra la “careta” del tren, como llaman al vidrio frontal, se deslizó hacia las vías y las ruedas metálicas la engancharon. Eloísa sí murió.

Eloísa, tez blanca y cabello negro, estudiante de enfermería del segundo año, se perdió en el sistema: CCO no se percató de su jugada. El CCO pudo haber tenido más oportunidad de detectarla que hoy

en día, porque en 1985 aproximadamente ciento cuarenta mil personas usaban la línea 1 a diario, la única que existía entonces. Apenas siete por ciento de la cantidad actual de usuarios.

Una de las últimas personas en ver a Eloísa fue Valentina (*), quien estaba también en el andén durante el episodio. Valentina contó que Eloísa “se acercó demasiado a la vía”, consta en el expediente número BAR -62-85. “Su rostro estaba muy enrojecido y tenía signos de haber llorado mucho”.

El expediente, que se elaboró tras realizar el protocolo de rigor, dice que Eloísa presentó mutilaciones, desprendimiento de vísceras y múltiples fracturas. Dos operadores en servicio de Protección al Usuario recolectaron sus restos con guantes especiales y los introdujeron en una bolsa diseñada para este fin. Luego los llevaron a un cuarto de la terminal, hay uno de este tipo en cada estación, mientras esperaban por Medicatura Forense para que los recogiera, junto con los reportes del caso.

A los restos que quedan en los rieles tras estos incidentes los trabajadores los llaman, con mucha naturalidad, “tegumento”. La definición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española dice que el tegumento es el “órgano que sirve de protección externa al cuerpo del hombre y de los animales, con varias capas y anejos como glándulas, escamas, pelo y plumas”.

Luego vino el resto del procedimiento y la estación restableció el servicio.

armando.info

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha registrado que unas tres mil personas se suicidan diariamente en todo el planeta, y que por cada suicidio hubo antes veinte ciudadanos que lo intentaron. Estima que cada tres segundos se produce un intento suicida en alguna parte del mundo, y cada cuarenta segundos muere una persona por esta razón. El suicidio es una de las tres primeras causas mundiales de muerte en personas de quince a cuarenta y cuatro años. Las proyecciones de la OMS para 2020 dicen que alcanzarán los 1.5 millones de fallecimientos anuales.

Las razones por las que más se suicida la gente en Venezuela son el desempleo, la pobreza, la pérdida de seres amados, la ruptura de relaciones y problemas legales o laborales, según la psicóloga Ana Isabel Ruiz. El suicidio comparte con los homicidios la tercera causa de muerte en este país, de acuerdo al Anuario de Mortalidad 2006 del Ministerio de Salud, publicado en septiembre de 2007.

Hasta 2006, había más bien una tendencia a la baja en los suicidios en Venezuela, según estadísticas del Ministerio de Salud. En 1998, 4,92 personas por cada cien mil habitantes se quitaban la vida en este país; en 2006, 3,80.

El repunte de arrollamientos en el Metro de Caracas en 2009, setenta y seis más que el año anterior, hace más urgente para la psicóloga que sus autoridades diseñen una política de prevención de suicidios y abandonen “la política del silencio” sobre este tema.

Uno de los psicólogos del Metro de Caracas, consultado para este trabajo, quien fue también operador de trenes durante dieciséis años hasta 2002, atribuye el aumento en las cifras al crecimiento de la cantidad de pasajeros en el sistema. “E inevitablemente también se relaciona con los cambios sociopolíticos del país”.

Por su parte, Pilar Sáiz, profesora titular del Departamento de Psiquiatría de la Universidad de Oviedo, España, señaló en una ponencia reciente (2009) que se pueden reducir los suicidios en sistemas de

transporte público si las autoridades “incrementan la formación de los profesionales de la salud; si se restringe el acceso a los principales métodos suicidas; si se fomenta la concienciación sobre el problema a nivel comunitario y entre profesionales sanitarios, y si se facilitan las medidas de soporte adecuadas a aquellas personas que hayan realizado tentativas suicidas o que, de modo indirecto, se hayan visto afectadas por ellas.”

Ana Isabel Ruiz ofrece la Red Venezolana de Ayuda al Suicida para elaborar una campaña de prevención contra el suicidio en el Metro de Caracas: técnicas de “primeros auxilios psicológicos”, publicidad de su página web y de su línea telefónica (02127156931) de ayuda al potencial suicida en carteles pegados en todas las estaciones, información sobre el tema en trípticos que podrían repartirse también en las estaciones.

Roberto Trutschel dice que el Metro de Caracas también podría activar planes de prevención contra suicidios aplicados en otros países del mundo.

Según un reportaje publicado el veintidós de septiembre 2009 por Elías Notario en el portal especializado en tecnología, la Guía del Geek, la empresa japonesa East Japan Railway Company comenzó a instalar lámparas LED en estaciones del Metro de Japón. Estas lámparas emiten una luz azul que, según pruebas pilotos, tiene un efecto tranquilizador que puede calmar a los suicidas en potencia.

armando.info

La agencia de noticias española EFE publicó el veintiséis de enero 2009 que Japón está financiando una campaña educativa de gran envergadura a favor de la vida, donde se muestran carteles, afiches en las carteleras y paredes de las estaciones. Además, instalaron puertas corredizas en los andenes que solo se abren cuando llegan los trenes. Así mismo, el gobierno de Japón financia a grupos que organizan eventos para formar a voluntarios capaces de disuadir a los suicidas, con conferencias sobre relaciones personales y el trato que deben ofrecer a personas con graves problemas. Esos voluntarios reparten folletos en las estaciones en los que detallan cómo identificar y tratar a un suicida, con algunos consejos básicos: escuchar con tranquilidad, mantenerse sereno y buscar ayuda externa para disuadirle de sus intenciones.

El primer ex ministro japonés, Hatoyama Yukio, aplicó en 2009 otra medida que consiste en ofrecer ayuda profesional psicológica en las Oficinas Públicas de Empleo “Hello Work”, destinada a las personas que no logran encontrar un trabajo. Este plan estaría dando frutos, pues en los tres primeros meses de 2010 los suicidios cayeron nueve por ciento con relación al mismo periodo de 2009, cuando tres mil personas se suicidaban al mes; información emitida por la Policía de Japón, según una nota del sitio Noticias Nippon del veintisiete de enero de 2010.

Todas estas medidas se podrían aplicar en el país y evitar que más venezolanos mueran por este motivo. Para confirmar si la Compañía Anónima Metro de Caracas evalúa el repunte en la tasa de suicidios en sus estaciones a fin de diseñar algún proyecto de prevención, y para obtener la versión oficial de la institución sobre las cuestiones aquí planteadas, se envió una solicitud de entrevista con el presidente Víctor Matute y el gerente corporativo de Protección Integral, Oswaldo Colmenares. No ha habido respuesta hasta ahora.

(*) Federico, Santiago, Arturo, Eloísa, Alejandro y Valentina son nombres ficticios. Los hemos usado para proteger su verdadera identidad, a petición suya, en algunos casos, y de su entorno en otros. Los operadores tampoco han querido revelar sus nombres para este trabajo, para evitar sanciones de sus superiores.

Fecha de creación
2010/06/02

armando.info