

**COLUMNAS POLÍTICAS**



## CIRCUITO INTERIOR

**VAYA QUE** la tragedia en la Línea 12 ha puesto nerviosos a varios en dependencias del Gobierno de la CDMX.

**Y SI NO** que pregunten en la Fiscalía donde fue muy clara la descoordinación interna por el tema del niño Brandon y más tardaron en emitir una Alerta Amber para solicitar su búsqueda que en confirmar el deceso del pequeño ¡en menos de una hora!

**¿QUÉ NECESIDAD** había de generar esperanza a la familia y de inmediato llevarlos a la decepción?

**ES PREGUNTA** que nomás no se halla.

...

**AYER**, un tal **Jesús Urban** aprovechó el revuelo para anunciar que el Sindicato Mexicano de Trabajadores del Metro haría un paro en protesta por la precariedad laboral.

**PERO** da la casualidad de que dicha agrupación no tiene toma de nota y ningún afiliado oficial en su base.

**AUNQUE** rime, no es lo mismo disidente... que inexistente.

...

**AYER** tocaba el turno de debatir a los aspirantes a gobernar Miguel Hidalgo y Víctor Romo no acudió argumentando que por el luto decretado en la CDMX suspendería sus actividades.

**QUÉ SOLIDARIDAD** más conveniente, ¿no?

[circuitointerior@reforma.com](mailto:circuitointerior@reforma.com)





## BAJO RESERVA

### La travesura de Irma Eréndira Sandoval

:::: Muchas voces aseguran que la secretaria de la Función Pública, la otrora poderosa zar anticorrupción de la autollamada Cuarta Transformación, **Irma Eréndira Sandoval**, está muy cerca de dejar el cargo. Algo pueden



ARCHIVO EL UNIVERSAL

Irma Eréndira Sandoval

tener de cierto esas versiones, nos dicen, pues doña Irma pretende hacer uso de uno de los sistemas de contratación de trabajadores más aborrecido por el presidente **Andrés Manuel López Obrador**, el del *outsourcing*. Nos hacen ver que pese a ser una de las dependencias más críticas en el tema de la subcontratación,

la Función Pública alista la entrega de un contrato para la limpieza de sus oficinas bajo este esquema laboral, y para tal efecto, lanzó una invitación a cuando menos tres personas para que le presten este servicio. Nos detallan que el fallo de la entrega de este contrato se dará el próximo 6 de mayo por la tarde. Así que si en verdad Sandoval deja pronto la Secretaría, habrá hecho una travesura antes de irse. Otra travesura, añaden algunos.

### Políticos no desaprovechan la tragedia para hacer grilla

:::: Hoy, en el inicio de las sesiones de la Comisión Permanente, no sólo se guardará un minuto de silencio en memoria de las víctimas de la tragedia sucedida en la Línea 12 del Metro, sino que se fijarán posturas de los grupos parlamentarios en torno a la presunta responsabilidad de autoridades actuales y anteriores. En medio de las campañas electorales,

rumbo a las elecciones intermedias del 6 de junio, opositores y oficialistas intercambiarán acusaciones y reclamos. En la agenda opositora está la propuesta de crear una comisión legislativa que dé seguimiento a las investigaciones para evitar que se pretenda proteger a algún posible responsable. Estas comisiones poco han servido, pero eso sí son muy útiles para hacer ruido, y en este momento en que está en juego el poder político, es más relevante la grilla que la justicia para las víctimas.

### El corajudo López-Gatell

:::: Algunos de sus millones de admiradores deberían recomendarle al subsecretario de Prevención y Promoción de la Salud, **Hugo López-Gatell Ramírez**, que ya no haga tantos corajes, pues le va a dar algo. Cada que puede, don Hugo, muestra su inconformidad contra los profesionales de la salud que han solicitado un amparo para ser vacunado contra Covid-19. El enojón *rockstar* de la 4T siempre encuentra la manera de sacar a colación a los "quejosos" que se han valido del Poder Judicial para obtener algo que por obligación le corresponde al Estado brindar: una vacuna, sin distinguir si pertenecen al personal sanitario público o privado. Además, el popular funcionario no se cansa de reiterar que la vacuna contra la Covid-19 no se debe aplicar a alguien solo porque así lo desee y acusó a los profesionales de la salud que la han obtenido mediante la vía judicial de "saltarse la fila porque se anticipan a la vacunación". Que sus fans le regalen un tecito para que le recoja la bilis y le borre la obsesión contra quienes ejercen su derecho a exigir la protección de la vacuna para continuar realizando su trabajo de atención a la población.





## Después del accidente del Metro, ¿qué toca?

**T**oca mantener los esfuerzos de rescate y respuesta inmediata, hasta que no quede persona sin ubicar, hasta que no haya seres humanos desesperados buscando a los suyos de hospital en hospital y de morgue en morgue.

Toca honrar a todas las personas que murieron, garantizar una compensación digna y suficiente a sus familias, darles el respeto que merecen, ofrecerles

un duelo nacional.

Toca atender a los heridos, a los muchos que se debaten entre la vida y la muerte, a los que tal vez queden lisiados de por vida, a las que enfrentarán dolorosas secuelas por meses o años.

Toca aplaudir a los rescatis-tas, policías y militares que hicieron hasta lo imposible, con equipo precario, para salvar vidas. Lo mismo vale para los vecinos y voluntarios que pusie-

ron lomo y esfuerzo en beneficio de extraños.

Toca hacer una revisión urgente y detallada de la infraestructura crítica de la ciudad y del país, para determinar dónde más hay riesgos, dónde más hay construcciones frágiles, dónde hay amenaza de nuevas tragedias.

Toca dedicar recursos emergentes para atender sin demora las fallas más graves, para que no haya restricciones financieras en el mantenimiento de sistemas esenciales, para que no se caiga a pedazos la infraestructura del país.

Toca cuestionar las prioridades presupuestales vigentes, la austeridad a rajatabla, los recortes a servicios indispensables, la feroz lógica centavera que acaba llevando a un abandono de lo público.

Toca revisar con lupa cada contrato firmado y cada peso erogado en la construcción y mantenimiento de la Línea 12, para determinar quién hizo y quién no hizo, para saber quién



cumplió con su deber y quién lo traicionó.

Toca deslindar responsabilidades, castigar a los que construyeron con trabes frágiles y columnas débiles, a los que quisieron ahorrarse unos pesos, a los que se embolsaron otros tantos, y a los que permitieron que ocurriera semejante barbaridad.

Toca fortalecer los mecanismos de control y auditoría en las obras públicas para que estos casos no se multipliquen, para que no se acumulen los errores y las fallas en proyectos donde no hay casi margen de error, donde un peso de menos se acaba convirtiendo en muertes de más.

Toca reflexionar sobre la inequidad de una sociedad, donde las tragedias —llámese pandemia, llámese terremoto, llámese desplome del Metro— le tocan primordialmente a los más vulnerables. En el luto, los pobres siempre van primero.

Toca preguntar por la responsabilidad política de los funcionarios de la actual coalición gobernante, por el hecho de que

ninguno deje jamás el cargo —salvo que se vaya a perseguir otro hueso— sin importar lo que hagan, sin importar lo que dejen de hacer. Ejemplo obvio: la directora del Metro. Tres accidentes graves en 14 meses y allí sigue, imperturbable.

Toca cuestionar la estatura moral de alguien que se solidariza primero con el gobierno de la ciudad que con las víctimas, de alguien que mantiene su agenda intacta en medio de una tragedia, de alguien que se queja de maltrato en los periódicos cuando decenas lloran a sus muertos. Creo que saben quién es ese alguien.

Toca enojarse. Toca exigir que esto no se quede así. ●

[alejandrohope@outlook.com](mailto:alejandrohope@outlook.com)

Twitter: @ahope71

**Toca deslindar responsabilidades, castigar a los que construyeron con trabes y columnas débiles, y a quienes lo permitieron**





EL ASALTO A LA RAZÓN

CARLOS MARÍN

cmarin@milenio.com



Criminal tacañería

En tanto se deslindan las culpas de servidores públicos anteriores o actuales que resulten imputables, la tragedia en el Metro tiene un responsable: el gobierno capitalino, obligado por ley a sufragar todos los gastos funerarios y hospitalarios, así como las indemnizaciones que merecen los sobrevivientes y familiares de los fallecidos. Esto no es una generalidad, incluye el importe de teléfonos celulares, relojes, aretes, collares, tabletas electrónicas, audífonos, ropa y demás accesorios y equipos de las víctimas, e igual de los vehículos destruidos y el importe de las prótesis y gastos de rehabilitación y manutención de los heridos que hayan quedado incapacitados, e inclusive del sostén de sus familias y la educación de sus hijos y otros dependientes en casos de invalidez laboral.

Aunque después ofreció disculpas por el tuit en que sugirió no descartar "un posible sabotaje" en el colapso de la Línea 12 del Metro, el subsecretario federal de Electricidad, Sergio Saldaña, reflejó el enfermizo y recurrente impulso de la 4T por buscar otras causas donde sea, menos en la gestión de la tarea por la que la sociedad paga.

Mientras arrojan luz los estudios periciales de la desgracia que altera de manera dramática la existencia de un centenar de familias de muertos y lesionados, por lo pronto es evidente que la fórmula presidencial "90 por ciento de honradez y 10 por

Se le redujo el presupuesto al Metro para destinarlo a programas sociales y caprichosas obras

Transporte Colectivo son corruptos o no, siempre y cuando sean eficientes en la operación del medio de transporte más popular e imprescindible de Ciudad de México.

De ahí que las pasmosas declaraciones de Florencia Serranía en otros graves "incidentes" cobren especial actualidad: "Solo soy la directora del Metro", dijo, y en silvestre congruencia con la prédica de "ahorro" y "austeridad republicana", se negó a nombrar un director de Mantenimiento y anunció que asumiría ella la responsabilidad.

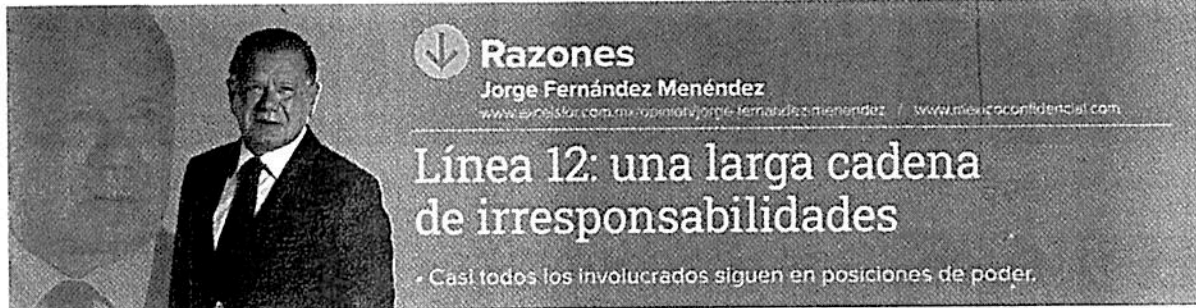
Que el desastre se politice resulta explicable. Hoy le toca a los lopezobradoristas que desde su incubación en el PRD politizó desde el incendio de la Guardería ABC hasta los casos Ayotzinapa, Tlatlaya y Tanhuato, el paso exprés de la autopista del sol, las estancias infantiles dizque "panistas", la ciencia y tecnología, la crítica periodística, las medicinas contra el cáncer infantil o la vacunación contra el covid (Mario Delgado la usa en sus spots como si la pagara él o "ya sabes quién").

El Metro es una obra clave, viva, en permanente crecimiento (solo como jefe de Gobierno AMLO no le añadió ni un centímetro), que demanda cuidado y mantenimiento extremos, pero se le redujo el presupuesto para destinarlo a las dádivas de los programas sociales y las caprichosas obras emblemáticas...

ciento de experiencia" en los gobiernos morenistas puede acarrear consecuencias funestas y horripilantes.

Llevado ese planteamiento al extremo, no tengo la menor duda de que a los usuarios del Metro nos valdría un cacahuete si los directivos del Sistema de





La vida política de nuestro país pareciera que gira en círculos, con casi siempre los mismos personajes interpretando, a veces, sólo a veces, distintos papeles.

A fines de marzo de 2014, hace apenas siete años, escribíamos aquí sobre la Línea 12, decíamos que "Joel Ortega, entonces secretario de Seguridad Pública capitalino, no fue responsable de la muerte de 12 personas, nueve de ellos adolescentes, en el operativo realizado en la discoteca New's Divine, el 20 de junio del 2008. Había mandos policiales directamente involucrados que estaban realizando ese tipo de operativos, entre otras razones, para sacarles dinero a los padres de los adolescentes detenidos. En el New's Divine todo salió mal y el jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, decidió pedir la renuncia de Joel Ortega en la SSP-DF, y del procurador capitalino, Rodolfo Félix Cárdenas. Sus reemplazantes fueron Manuel Mondragón y Kalb en Seguridad Pública y un joven hasta entonces poco conocido, Miguel Ángel Mancera, en la Procuraduría.

"Pero la forma en que se operó la renuncia de Joel Ortega dejó una herida que nunca se cerró entre el propio Ortega y Ebrard... Ortega regresó en una posición estelar, la coordinación de campaña de Mancera. Electo Mancera jefe de Gobierno, estaba en condiciones de pedir un espacio importante en su gobierno y eligió ser nombrado director del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la capital del país.

"Durante el gobierno de Ebrard, pocas cosas fueron más controvertidas que la construcción de la Línea 12 del Metro. En esta última se gastaron, incluyendo la renta de los trenes, 45 mil millones de pesos. Se entregó con deficiencias, con obras sin concluir y ahora sabemos (seguimos en 2014) que tenía, además, fallas estructurales graves... La Línea 12 tiene deficiencias, hay muchos errores que se deben corregir, ajustar, reparar y modificar, pero fue construida con base en las especificaciones que dio el gobierno capitalino, se suponía que con las mismas características que la Línea A... El director del Metro, Francisco Bojórquez, decidió, sin que nadie haya podido explicar el porqué hasta ahora, rentar unos vagones de tren que no eran los mismos de la Línea A, sino otros, que contrató por adjudicación directa, que son mucho más largos, pesados y anchos que la vía sobre la que tienen que transitar. Fueron 30 vagones, que se rentaron a una empresa española por 15 años, en un contrato que no se puede anular por ninguna causa, y con un pago de mil 558 millones de dólares". Ortega, con Mancera como jefe de Gobierno, fue el que ordenó suspender el funcionamiento de la Línea 12. Poco después dejó el cargo.

Seguimos con el texto de 2014. "¿Qué es lo que viene? Varias cosas: la primera, establecer acuerdos precisos con los

constructores para realizar los arreglos y el mantenimiento de la obra. Según autoridades capitalinas, no se puede excluir a los constructores porque, sobre todo en el caso de Alstom, es el propietario de muchas de las patentes que se usaron en la construcción (la misma construcción que ahora se derrumbó)... El contrato por los vagones no se puede modificar porque así se firmó, pero entonces se tendrán que modificar los trenes, con un costo muy alto. En todo este caso, sin duda, tendrá que haber responsabilidades legales".

La línea 12 estuvo un año y medio fuera de circulación: se modificó su recorrido, se dijo que se corrigieron fallas estructurales, se modificaron los trenes para que coincidieran con los rieles.

Eso fue en 2014 y 2015. A fines de 2017, en la misma estación Olivos, en el puente que ayer se derrumbó, se exhibieron fallas de las columnas que sostenían la trabe luego de los sismos de septiembre de ese año. En octubre del 2020, usuarios y vecinos mostraron fotos en redes sociales de cómo se estaban

pandeando las trabes del puente y cómo se estaban desprendiendo en los extremos, reclamando mantenimiento. No pasó nada.

Ayer, las trabes, con fallas estructurales evidentes, se desprendieron y han dejado, por lo menos, 24 muertos y decenas de heridos, pero, sobre todo, han exhibido la integridad y el desempeño de varias administraciones capitalinas, las mismas que vienen gobernando ininterrumpidamente la ciudad desde 1997. Casi todos los involucrados siguen en posiciones de poder, todas las empresas que construyeron la Línea 12 siguen operando sin problemas, prácticamente nadie ha sufrido una sanción seria respecto a lo ocurrido.

Ayer se hablaba del "incidente" en el Metro. No lo es, no es un "incidente": se trata de un accidente que era evitable, que ocurrió por fallas en la construcción que fueron denunciadas, incluso oficialmente, desde años atrás.

No se trata de sacar raja política, sino de colocar las cosas en perspectiva. Cuando se frenó la Línea 12, en 2014, se dijo que era una campaña política. Ahora el Metro, ese vital instrumento de transporte que en medio siglo de funcionamiento había tenido muy pocos accidentes, acumula, en dos años, todo tipo de "incidentes": choques de trenes, incendio y destrucción de su cerebro operativo, rezagos graves, cortes de luz, estaciones llenas de humo por cortocircuitos, el derrumbe de la Línea 12.

No nos engañemos: la llamada Línea Dorada fue construida con graves deficiencias estructurales, La Línea 12, y el Metro en general, no están recibiendo el mantenimiento ni el cuidado, incluso ante denuncias ciudadanas y de sus trabajadores, que exige un medio de transporte que mueve hasta 4 millones de personas al día. ¿Y nadie es responsable de nada?

No se trata de sacar raja política, sino de colocar las cosas en perspectiva.





## Mancera y la Línea 12 <sup>12</sup>

• El entonces gobierno del doctor Mancera aumentó el precio, los ciudadanos las demandas.

Un tuit. Solo un tuit le generó la tragedia en la Línea 12: "Mi pésame y solidaridad con las familias de las personas que perdieron la vida y de las lesionadas en la #Línea12. Estaré atento a los peritajes que determinen lo ocurrido en este hecho...", lo escribió el exjefe de Gobierno de la CDMX.

**Miguel Ángel Mancera** llegó al Palacio del Ayuntamiento meses después de la inauguración de la llamada Línea del Bicentenario, la Línea Dorada. Él nada tuvo que ver en la construcción de esa obra levantada con recursos locales y federales, pero mucho hizo para convertirla en un símbolo de su guerra política contra quienes habían sido sus predecesores y tapar así sus propias ineficiencias y posibles actos de corrupción e ineptitudes (y afianzar, de paso, sus inexplicables alianzas con el PRI que entonces despachaba en Bucareli).

La administración de **Marcelo Ebrard** entregó la obra el 8 de julio de 2013, quedó en manos de **Joel Ortega**, funcionario de **Mancera**, pese a lo que dijeron después, en aquel momento garantizaron un servicio regular y seguro. Un año después, en 2014, Systra, la empresa francesa contratada por la jefatura de Gobierno en funciones, determinó que "el comportamiento de las obras en el tramo en viaducto" es normal y que "no hay riesgo de desarrollo vibratorio bajo el paso de los trenes por problemas estructurales".

Sin embargo, entre todo esto, los chilangos vivimos el #Pos-MeSalto, la protesta ciudadana contra el aumento en el costo del boleto, de 3 a 5 pesos. Eran finales de 2014. **Mancera** argumentó que el nuevo precio del viaje era necesario para solventar el mantenimiento de la red del sis-

tema. El pasaje se elevó, pero ¿y el mantenimiento?

Ese nunca llegó, pero en registros se ve el incremento en el presupuesto asignado a este transporte: de 2012 a 2013, pasó de más de 14 mil millones de pesos a más de 17 mil; dos años después ya eran más de 19 mil millones, y así se mantuvo hasta 2018, según registro de la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México.

El entonces gobierno del doctor **Mancera** aumentó el precio, los ciudadanos las demandas. Fallas y mal estado de vagones, vías, andenes, estaciones. La respuesta fue dirigir el descontento a la Línea 12. Aquella administración cerró el tramo elevado, la parte que va camino a Tláhuac. Los Olivos era una de las estaciones afectadas. El entonces director del STC, **Joel Ortega**, afirmó que realizarían estudios, correcciones y mantenimiento para dar seguridad a los usuarios. Meses después, llegó la reapertura: "Nuestro compromiso era que hoy comenzaba la Línea 12, vamos a dar garantía de que esta línea no vuelva a ser cerrada, el mantenimiento será exhaustivo y detallado: trabajaremos con mucho ahínco (...) He dado instrucciones al director general del Metro a fin de que puedan y deban estar permanentemente supervisados los rieles, los carros, los sistemas eléctricos, todo lo que implica para el Metro...", dijo **Miguel Ángel Mancera** en aquella ceremonia, en marzo de 2014. Siete años después y 24 vidas perdidas por el desplome de una trabe y el colapso de dos vagones del Metro en una de las estaciones que **Mancera** "rehabilitó", ya no hubo bombos ni platillos, solo un tuit.

**ADDENDUM** Y ya del tema de las afectaciones al Sistema de Transporte Colectivo Metro (como a tantos sectores más), producto de las políticas de austeridad presupuestal —totalmente irracional—, nos ocuparemos mañana en este mismo espacio.

El entonces director del STC, Joel Ortega, afirmó que realizarían estudios, correcciones y mantenimiento para dar seguridad a los usuarios del Metro de la CDMX.





## LA RAFAGA

### ¿SÍ SE HARÁ JUSTICIA?

Desde su inauguración, todos sabían que la Línea 12 del Metro tenía fallas considerables que podían llevar a un accidente con consecuencias fatales; sin embargo, parece que solo se medio tomó en cuenta y lo dejaron pasar. El día de la inauguración (30 de octubre 2012) el ex jefe de gobierno, Marcelo Ebrard y ahora titular de la SRE, textualmente dijo: es una obra completa, terminada, con la tecnología más avanzada del mundo. Estamos muy orgullosos y orgullosos de nuestros ingenieros, de nuestras ingenieras, de nuestros trabajadores que hicieron esta obra" y, nueve años después todos ya sabemos que pasó; colapsó una trabe en la estación Olivos que ha dejado 24 muertos y 79 lesionados. ¿Dónde quedó la tecnología más avanzada del mundo? Pero antes, en el 2018, el gobierno capitalino dio a conocer que se habían concluido los trabajos de reforzamiento de la columna 69, ubicada entre las estaciones Olivos y Nopaleira, que resultó dañada por los sismos de septiembre. En un comunicado, el entonces director del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Jorge Gaviño Ambriz, presentó lo que llamó la Conclusión de Trabajos de Reforzamiento de Línea 12 por Daños del Sismo del 19 de Septiembre. En el evento, el funcionario afirmó que con las reparaciones se buscaba "privilegiar la seguridad de los usuarios". Y aseguró que

las obras garantizaban, e incluso, "queda sobrando" el reforzamiento de las estructuras. Y, ¿qué pasó? Y, es más en el 2014 el ex director del Proyecto Metro, Enrique Horcasitas, encabeza la lista de los 33 funcionarios y ex funcionarios sancionados por la Contraloría General del gobierno del DF por el asunto de la Línea 12 del Metro. El entonces contralor, Hiram Almeida, informó que como resultado de las II auditorías e investigaciones se determinó que había 33 culpables y 54 sanciones aplicadas. Enrique Horcasitas Manjarez fue acreedor de una inhabilitación por 20 años para cualquier cargo en la administración pública, así como la vista de su expediente ante la entonces Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF); sin embargo, a él no se le impusieron multas monetarias. En esta investigación que aún debe tener la actual FGJCDMX se citaba no solamente a esos 33 implicados, sino también a Mario Delgado y a Marcelo Ebrard.

### ARRAIGAN A "EL GÜERO" PALMA

Héctor Luis Palma Salazar, alias "El Güero" Palma fue arraigado por la FGR, debido a que según, encontraron una denuncia no aclarada contra, "El Güero" Palma, uno de los líderes fundadores del Cártel de Sinaloa. Hasta ahora, parece que no hay nada concreto para mantenerlo en prisión, por lo que la FGR tiene que apurarse antes de que su defensa la acuse de privación ilegal, pues el juzgado Segundo de Distrito de Procesos Penales Federales en el estado de Jalisco ordenó su inmediata libertad por el delito de delincuencia organizada.





OPINIÓN

### ASÍ LO DICE LA MONT

FEDERICO LA MONT

## Informe Línea Dorada

**Anomalías:** Así resumió el informe final de la Comisión Investigadora de las Irregularidades de la Línea 12 del Metro, el ex diputado integrante Cuauhtémoc Velazco "el certificado de seguridad y funcionalidad de la Línea 12 del Metro se recibió minutos antes de su inauguración, el 30 de octubre 2012".

**Negligencia:** En marzo 2014 la Línea Dorada anunció un cierre parcial de seis meses en 12 de sus 20 estaciones para enmendar el daño estructural a las vías férreas que dejaron al descubierto las deficiencias del Estado para desarrollar obras de calidad en costo y tiempo. ¿Cómo explicar a los ciudadanos la causa del desplome de una trabe que dejó más de una veintena de muertos y garantizar que jamás se repita?

**Deuda oriente:** Una vez más dos niveles de gobierno quedarán en deuda con el oriente capitalino donde se ubica la miseria, escasea el agua color chocolate durante la temporada de estiaje y al igual que en 2014, el transporte masivo, moderno y económico que contrasta con Las Lomas, Polanco, San Miguel Chapultepec y oriente Santa Fe.

**Argumentos:** Cuauhtémoc Velazco reiteró que la falta de mantenimiento "transferida a una empresa externa", mientras que según el líder de los trabajadores del metro Fernando Espino Arévalo, una posible explicación es que "el tren por ser más grande que las vías pudo haberse descarrilado golpeando la estructura metálica conocida como ballena sacándola de su soporte y provocando que cayera sobre la avenida".

**¡Uníos Espino!** El semipiterno líder del Metro, Espino Arévalo y Cuauhtémoc Velazco, informaron y en el segundo caso, denunciaron que las labores de mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo (STC) están a cargo de una empresa francesa Triacaud Societé Organisé (TSO-NGE) contratada para labores de mantenimiento preventivo y correctivo de varios tramos de la Línea 12

**En la Mira:** Cuauhtémoc Velazco pidió que la nueva investigación sobre las fallas de la Línea Dorada incluya al ex subdirector de mantenimiento Jorge Jiménez Alcaraz quien sucedió a Jorge Gaviño el cual heredó un anteproyecto para la renovación de las subestaciones de tensión...El Senado de la República iza la Bandera a media asta en señal de duelo por las víctimas.

**Corrupción judicial:** El investigador Benítez Manaut consideró que el albazo de expiación al 'Güero Palma' tiene visos de corrupción por lo cual, la Judicatura deberá investigar al juzgado de Distrito de Procesos Penales que el 1 de mayo notificó a la Dirección General Centro Federal de Readaptación Social sobre la absolución de Héctor Luis Palma, como fue en 2013 la de Rafael Caro Quintero liberado después de permanecer 28 años en prisión luego de ganar un recurso para no ser juzgado en el ámbito federal por el crimen del agente antidrogas Enrique Camarena.

## Cuauhtémoc Velazco

reiteró la falta de mantenimiento "transferida a una empresa externa", mientras que según el líder de los trabajadores del metro, una posible explicación es que "el tren por ser más grande que las vías pudo haberse descarrilado"





## ROZONES

### • Falta de tacto panista

Así que los diputados del PAN **Christian Von Roerich**, **Federico Döring**, **Héctor Barrera** y el dirigente local, **Andrés Atayde**, creyeron adecuado acudir al sitio donde se desplomó una trabe de la Línea 12, provocando una tragedia que ha enlutado a más de una veintena de familias. Su propósito era dar cuenta de la presentación que harían de una demanda contra quienes pudieran resultar responsables del hecho. Sin embargo, vecinos del lugar e incluso personas que aún buscaban información sobre familiares que a esa hora de la mañana todavía no aparecían no los dejaron continuar. Les reclamaron por considerar que intentaban trasladar una situación en la que el dolor es latente a terrenos político-electorales. Al final, la pretendida conferencia sólo duró seis minutos y los panistas tuvieron que irse porque la situación se empezaba a alterar. Por cierto que la foto que se tomaron con la trabe desprendida y el vagón inclinado de fondo, al final fue, como suele ocurrir, usada en su contra. Como decía el divo de Juárez: ¿pero qué necesidad?

### • Los argumentos de Ebrard

Nos hacen ver que el canciller **Marcelo Ebrard** tiene argumentos con los que podría documentar el proceder de su administración en lo que se refiere a la construcción elevada de la Línea 12 del Metro. En principio, nos señalan, podría comprobar que su responsabilidad sobre la obra concluyó el 8 de julio de 2013 cuando el director del Metro de entonces, **Joel Ortega**, recibió la obra sin objeciones. Otro de los argumentos es que en ninguna indagatoria posterior sobre la obra civil –efectuada en la gestión de **Miguel Mancera** y que llevó al cierre de estaciones– se mencionó falla alguna en trabes o sobre la integridad del tramo elevado. Cuenta, nos dicen, con recomendaciones del Instituto de Ingeniería de la UNAM, del IPN, de Colegios de expertos para acometer la edificación del tramo elevado. Otro argumento es el de que fue a partir de los sismos de 2017, después de los cuales se hicieron obras de reparación, se empezó a hablar de problemas en las trabes sobre las que no tienen evidencias de que hayan sido revisadas ni reparadas.

### • La contienda por Hermosillo

Cuentan que en Sonora, donde la contienda por la gubernatura entre **Alfonso Durazo**, de Morena y **Ernesto Gándara**, de la alianza PAN-PRI-PRD, ha tenido episodios interesantes, hay también otra, más local, en donde están destacando algunas propuestas de candidatos. Por ejemplo, en la batalla por Hermosillo, la capital de la entidad, **Antonio Astiazarán**, quien compite por el bando de la alianza Va por Sonora, tomó como bandera la promoción del uso de energías limpias, y en particular la solar. El político, quien ha sido diputado federal y presidente municipal de Guaymas, está proponiendo convertir la llamada Ciudad del Sol, en una "ciudad solar", mediante el uso masivo de paneles solares. Otra de sus ofertas es la de convertir Hermosillo en un clúster de *software* para el estado y dotar a toda la ciudad, en espacios públicos, de red inalámbrica WiFi. La proximidad con Estados Unidos abre posibilidades en materia de tecnología e innovación, nos comentan, aunque ya se verá si por ese camino es por donde los residentes de Hermosillo quieren caminar.





ROZONES

### • Seguridad de candidatos

Aunque la cifra de ataques letales a políticos en el actual proceso electoral se estabilizó en abril, al reportarse un notable descenso, siguen encendidas las alertas en el tema de la seguridad en el actual proceso. Y es que, hasta ahora, al menos 79 políticos, de los cuales 31 eran aspirantes o candidatos, han sido asesinados, de acuerdo con el más reciente reporte, el cuarto que realiza sobre ese tema, la consultora Etelekt. En su informe refiere que en el mes de abril hubo tres víctimas mortales, lo que representa un descenso de 70 por ciento en relación con los 19 casos que se reportaron en marzo. Por cierto en lo que respecta a los 31 casos, correspondientes a candidatos o aspirantes, sólo en cuatro se presume la responsabilidad de grupos del crimen organizado, sin existir aún una confirmación. Hasta el momento es el estado de Veracruz donde más casos han ocurrido, con 14, seguido de Oaxaca, que suma 10. Ahí los datos.

### • Porfirio pospone frente

Pues con la novedad de que ayer, antes del mediodía, el diputado **Porfirio Muñoz Ledo** pulsó la situación provocada por el despome de un convoy y un tramo elevado en la Línea 12 del Metro y decidió suspender el evento que había denominado "Encuentro por la República", y que no era otra cosa que el lanzamiento del frente en defensa de la Corte y los órganos autónomos que ha venido anunciando desde hace algunos días. Su nuevo proyecto político como opositor desde la izquierda y desde las filas de Morena. El acto quedó pospuesto hasta nuevo aviso, pero no los mensajes. "Lamento profundamente la pérdida innecesaria de vidas mexicanas y el luto de sus hogares a consecuencia de la tragedia del Metro ocurrida ayer por la noche. Los responsables o culpables del accidente deben ser desenmascarados para que no se escondan bajo el dolor ajeno", señaló el legislador.

### • PRD, festejo a oscuras

El movimiento político de masas que emergió tras las elecciones de 1988 para convertirse en Frente Democrático Nacional y posteriormente en el PRD, cumple hoy 32 años, lejos, muy lejos de los principios que dieron origen a su fundación: el cardenismo, el nacionalismo estatal, el socialismo independiente y el comunismo mexicano, pilares de sus primeros años, y que hoy forman parte del partido que pudo haber sido y que siempre se negó a ser por su tendencia permanente al canibalismo, el cual alejó o destrozó a destacados fundadores de sus colores. En este proceso electoral, el PRD busca la sobrevivencia todavía bajo la conducción de los inmortales Chuchos. Su festejo en Michoacán será de unos cuantos y bajo un eclipse de sol que ha durado varios años, nos aseguran.





• PULSO  
POLÍTICO

Por Francisco  
Cárdenas Cruz

## Línea 12: fallas, negligencia y corrupción

fcardenas@pulsopolitico.com.mx



Desde que la Línea 12 del Metro se empezó a construir en 2009, enfrentó un cúmulo de graves fallas técnicas, negligencia administrativa y un manejo ilícito de recursos, al grado de que varios de los funcionarios de entonces de ese servicio y del Gobierno de la ciudad fueron inhabilitados o encarcelados y 11 de sus estaciones cerraron casi un año en 2014 para corregir tramos elevados, como el que se colapsó y ha costado hasta ahora más de una veintena de muertes y decenas de heridos graves.

A un mes de las elecciones del 6 de junio y por más que desde los gobiernos federal y capitalino llaman a no politizar esa tragedia, para dirigentes y legisladores de partidos políticos de oposición llegó el momento de cobrar agravios y se han apresurado a señalar presuntos responsables, en medio de la exigencia en todos los sectores de que se realice una exhaustiva investigación que ya se lleva a cabo.

### DE ESTO Y DE AQUELLO...

FUE en las postrimerías del sexenio del panista Felipe Calderón y de la gestión de Marcelo Ebrard al frente del Gobierno del Distrito Federal, cuando a toda prisa y sin haber sido concluida, se inauguró la llamada Línea Dorada, obra realizada por las empresas Ingenieros Civiles Asociados, ICA; Alstom Mexicana y Carso Infraestructura y Construcción.

MINUTOS después de las 22.25 del lunes, cuando un tramo de esa Línea del Metro se desplomó junto con un vagón repleto de pasajeros, el hoy secretario de Relaciones Exteriores se apresuró a enviar un mensaje en redes sociales para lamentar lo sucedido, demandar que se investiguen las causas y deslinden responsabilidades, y se puso "a la entera disposición de las autoridades para contribuir en todo lo que sea necesario".

EL hoy presidente nacional de Morena, Mario Delgado, quien era secretario de Finanzas del gobierno capitalino con Ebrard al inicio de la construcción de la Línea Dorada, está ahora dedicado a asistir a los actos de protesta y campaña de los candidatos de su partido a gobernadores, y a otros cargos de elección en varias entidades federativas, al que sus colegas de la oposición piden que se investigue su participación en esa colapsada obra que ha enlutado al país.

El País 10/11/18





Javier  
Solórzano  
Zinser

solorzano52mx@yahoo.com.mx

• QUEBRADERO  
**¿Un colapso anunciado?**

**N**o tiene lógica creer que intempestivamente colapsó el Metro. Lo que pasó el lunes tiene que ver con una serie de situaciones que se fueron sumando a lo largo del tiempo y que al final todo indica que no se atendieron debidamente.

La Línea 12 ha sido motivo de inquietud y críticas. Su inauguración se consideró por algunos como apresurada, se decía que la construcción merecía una revisión detallada, lo cual tiempo después, como suele pasar con ciertas cosas, terminó hasta cierto punto en el olvido.

Quienes en innumerables ocasiones plantearon inquietudes y preocupaciones fueron los vecinos. Está documentado, periodísticamente y en redes sociales, las irregularidades que apreciaban en la construcción. Los vecinos, algunos de ellos, se lo dijeron directamente a la autoridad, aseguraban que se sentían movimientos extraños que alcanzaban a las ballenas que sostienen las vías del Metro. Llegaron incluso a pedir que no pasaran por la avenida camiones pesados porque se sentían "pequeños temblores".

Las autoridades capitalinas dijeron ayer que no había antecedentes que obligaran a tomar medidas. Lo que queda claro es que algo estaba pasando que no se acabó por atender porque, insistimos, no puede colapsar intempestivamente una estructura tan fuerte y bien armada como la de las ballenas.

La delimitación de responsabilidades es amplia. Igual pasa por el constructor que por quienes debían supervisar sistemáticamente la obra. Las empresas responsables en ambas áreas tendrán que dar una explicación de lo que hicieron y no hicieron, más allá del peritaje externo que ya está en marcha.

También está el otro nivel de responsabilidades, el cual recae en los gobernantes. Marcelo Ebrard está en el centro porque fue quien, junto con su equipo, en particular su secretario de Finanzas, que era Mario Delgado, se encargaron de la obra.

Sin embargo, no todo empieza y termina con estos personajes. Han pasado muchos años en los cuales las autoridades de la pasada administración y de ésta estaban obligadas a llevar a cabo una revisión sistemática de lo que se vive cotidianamente en el Metro, en particular en la Línea 12, la cual ha sido un dolor de cabeza.





QUEBRADERO

El sindicato ha insistido en que se ha dejado de invertir en el Metro. La obsesión por la austeridad está causando estragos, a estas alturas tarde que temprano podrían presentarse nuevos problemas en otras áreas de la gestión de gobierno; la austeridad empieza a pasarle la cuenta a quien menos la deben, los ciudadanos.

Ayer se informó que los más de 8 mil trabajadores del Metro preparan un paro de actividades "inminente" en las 12 líneas del Metro por lo que aseguran "son las malas condiciones y la falta de mantenimiento". No es la primera vez que los trabajadores hacen una denuncia de esta naturaleza, si no han parado se debe a que saben lo que puede provocar un paro para la movilización de los ciudadanos.

Desde donde se vea, lo sucedido es profundamente triste y lamentable. Es una tragedia en la que todo indica se pudo haber evitado. Había en el entorno indicadores que debieron ser atendidos acuciosamente, entre ellos la voz de los vecinos y las fotografías que muestran que la vía se estaba pandeando.

Esperemos que no queden en el lugar común las típicas declaraciones de que "iremos al fondo caiga quien caiga y se trate de quién se trate". Hay responsabilidades compartidas que insistimos no sólo pasan por quienes echaron a andar la obra en 2012.

Todo se junta, pero lo que más sacude y provoca dolor y tristeza es cómo les llegó la muerte a 24 personas que regresaban a sus casas después de un día de trabajo.

Ellas y ellos son nuestro primer deber.

● RESQUICIOS

Una tarea prioritaria para el gobierno capitalino es hacerle ver a los ciudadanos que el Metro es un transporte seguro. Para ello se tiene que hacer una revisión exhaustiva del sistema haciendo pública la información. El colapso no sólo dejó muerte también dejó desconfianza.

DESDE donde se vea, lo sucedido es profundamente triste y lamentable. Es una tragedia en la que todo indica se pudo haber evitado

Twitter: @JavierSolorzano





• BAJOSOSPECHA

## Crónica de un accidente anunciado

bibibelsasso@hotmail.com

Por Bibiana Belsasso

En pocas ocasiones el nombre de esta columna ha sido tan adecuado a lo que vivimos el día de hoy. Todo lo relacionado con la Línea 12 está, literalmente, bajo sospecha. En la vida, en la personal o en la historia de las ciudades o países, hay eventos extraordinarios, a veces asombrosos, pero que no necesariamente son inesperados. Lamentablemente, un desastre como el que vivimos en la noche del lunes en la Línea 12 era previsible, lo que asombra quizás es que no haya ocurrido antes.

Desde el 2014, el entonces director del Metro, Joel Ortega Cuevas, denunció por lo menos 11 mil irregularidades en la construcción de la Línea 12. Como Ortega era un funcionario que había terminado muy enfrentado con el exjefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, y como la distancia entre Marcelo y su sucesor, Miguel Mancera, se había ampliado hasta hacerse insondable, muchos dijeron que era una disputa política. La Línea 12 estuvo cerrada durante casi año y medio, se realizaron todo tipo de mejoras, incluso hubo que adaptar los trenes que se habían comprado inexplicablemente (o demasiado explicablemente) con ejes que no coincidían con el ancho de los rieles. La obra, que estaba presupuestada en poco menos de 20 mil millones de pesos, terminó costando 45 mil millones (incluyendo los trenes) y se retrasó nada más y nada menos que 10 meses. Pero había que entregarla antes de que terminara el sexenio de Marcelo Ebrard y así se entregó.

### El miedo anda en Metro



Foto: Cuartocero

Un año después estallaron las anomalías, las 11 mil que se denunciaron en su momento. Florencia Serranía, la actual directora del Sistema de Transporte Colectivo Metro, aseguró este martes que la Línea 12 no mostró ninguna irregularidad tras una revisión realizada en enero. Extraño, porque desde 2017 los usuarios y vecinos estaban denunciando, y esas denuncias están en redes sociales, que había problemas en distintos tramos de la Línea 12, pero sobre todo en el que colapsó el lunes. En imágenes subidas por los vecinos se ve cómo las columnas que sostienen a las travesaños quedaron con daños después del sismo de 2017; en octubre pasado se mostraron imágenes que exhibían las travesaños que el lunes se cayeron evidentemente pandeadas y parcialmente desprendidas. Pero para las autoridades del Metro, la última revisión protocolaria, incluida la del tramo elevado que se realizó el año pasa-

**BOMBEROS** retiran cuerpos del lugar del accidente, donde fallecieron más de 20 personas el lunes por la noche.





BAJO SOSPECHA

do, "no arrojó ninguna anomalía que debiera atenderse".

Pero usuarios y vecinos, prácticamente desde la inauguración de la obra, denunciaron anomalías, incluyendo grietas y hundimientos.

La historia es antigua, la Línea 12 se inauguró a fines de octubre del 2012, y apenas unos días después de estrenada, hubo que cerrarla durante diez días porque tuvo fallas eléctricas graves. También fallaron o faltaron muchos acabados.

Pero fue en el 2014 cuando fue cerrada para reparaciones de fondo, porque se dijo que en su estado podrían ocurrir accidentes graves. Hubo que rectificar el diseño, todo el sistema de rodamiento (por aquello de que los trenes no coincidían con el ancho de los rieles), establecer nuevas curvas, a un costo económico altísimo. Tardó un año y medio en volver a abrirse hasta noviembre de 2015.

La obra comenzó a ser construida en el 2008 y fue adjudicada a las empresas mexicanas ICA y Carso, y a la francesa Alstom, por una suma de 15 mil 290 millones de pesos. La obra debía desarrollarse entre el 3 de julio de 2008 y entregarse el 31 de diciembre de 2011. Se inauguró en octubre del 2012, cerró para reparaciones en marzo de 2014 y se volvió a abrir en noviembre de 2015.

Después de los sismos de septiembre de 2017, se informó que se habían detectado vicios ocultos y fallas estructurales. Una de ellas, denunciada por usuarios y vecinos, fue en una columna ubicada en el tramo Nopalera-Olivos, el mismo que se cayó la noche de este lunes. La situación del rodamiento y las vías también era constantemente denunciado, lo mismo que las marcadas ondulaciones en los tramos elevados, como el que se cayó. Muy frecuentemente el tránsito en la Línea 12 era interrumpido por distintas fallas y las quejas de los usuarios eran constantes.

Pero desde la inauguración de la obra, ni las autoridades ni las empresas se hicieron responsables de esas fallas: simplemente deslindaron sus responsabilidades y en algunos casos se acusaron unos a otros. Las empresas fueron multadas con poco más de dos mil millones de pesos, no hay constancia de que se hayan pagado. Es más, hasta las labores de reparación las realizaron, en parte, esas mismas empresas.

En 2014, en un comunicado conjunto, las empresas sostuvieron que hicieron la obra conforme a lo que el Gobierno capitalino solicitó, que se suponía que era basado en la llamada Línea A, pero lo cierto es que hubo enormes cambios, comenzando por partes de la construcción que se hicieron siguiendo otros criterios y ahora existe la sospecha de que no usaron materiales con la calidad adecuada.

El estudio que hizo en 2015 la empresa Systra estableció que, si bien la Línea 12 del Metro podía operar con seguridad, estaba apenas en los límites establecidos por las normas internacionales, y recomendó que fuera reacondicionada. Entre las fallas detectadas, además de los problemas estructurales y la falta de compatibilidad entre rieles y trenes, el informe de 2015 destacaba la falta de coordinación entre las dependencias gubernamentales y las empresas constructoras, la caída injustificada en los costos de construcción y el uso de material inapropiado.

En ese informe, que hizo suyo la Asamblea Legislativa, se decía que era fundamental contar con un proyecto ejecutivo (que increíblemente la Línea 12 no tuvo), así como conformar un gabinete de rehabilitación para darle seguimiento a los trabajos de reparación. Todo eso se exhibió con el derrumbe del lunes.

¿Alguien puede llamarse a sorpresa por el accidente? ¿Quién se hará responsable de la muerte de por lo menos 24 personas, muchas de ellas trabajadores del Metro? Esto es algo así como la crónica de un accidente anunciado.





LaRazón • LES 05.05.2021

• GENTE DETRÁS DEL DINERO

## Demoler (otra vez) la Línea 12

mauricio.flores@razon.com.mx

Por Mauricio Flores

Esto se escribió en esta columna hace casi ya 6 años. Lamentablemente primero llegó la tragedia que una acción contundente para rehabilitar la Línea 12 y casi cualquier ruta del Sistema de Transporte Colectivo Metro que dice dirigir Florencia Serranía; conforme consta en documentos en manos de quien esto escribe, los trabajos de reforzamiento de las columnas de la Línea 12 fueron cosméticos y paliativos como la inyección de resinas epóxicas, colocación de andamios, reforzamientos verticales y uso de gatos hidráulicos para aminorar el impacto del paso de trenes que usan ruedas de metal y no de hule.

18

Así se los platiqué hace un sexenio:

“Parece locura proponer echar por tierra una infraestructura excesivamente cara. Pero considerando los mil 100 millones de pesos anuales en reparación y mantenimiento que requerirá de por vida la Línea 12 del Metro –por el hecho indiscutible que no son propicios al trazo los trenes provistos por la española CAF de José María Baztarrica– tal vez convengan acciones radicales en los tramos elevados.

“Como es sabido, la infraestructura fue construida por ICA e IDEAL, conforme a un diseño ordenado por el gobierno de Marcelo Ebrard. Pero al no funcionar correctamente, ambas constructoras (junto con Alstom que dirige aquí Cintia Angulo) no podrán cobrarle al GDF casi 4 mil millones de pesos en sobrecostos: el jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera fue siempre reacio a tal sobrecosto, y hoy, con astringencias presupuestales la mira puesta en 2018, resulta políticamente

suicida hacer un pago adicional por el ruinoso proyecto.

“Vaya: considerando que el radio de las curvas construidas en estructuras elevadas, que no se ajustarán sino a la fuerza a las dimensiones de los trenes provistos por la firma que lleva aquí Max Zurita, que esos trenes con ruedas de metal rompieron con el paradigma geo-técnico de usar llantas neumáticas, aptas para la Ciudad de México; considerando que por ello mismo la Línea 12 estará tullida de por vida, pues aún en el remoto caso de que CAF aceptara cambiar los trenes, éstos tendrían menor capacidad de movilizar personas y por tanto reducirán su rentabilidad social”.

El artículo completo está en <https://www.razon.com.mx/columnas/demoler-la-linea-12/>. Y no es que este columnista sea vidente: el estructuralista estelar para el Metro, Alejandro Vázquez Vera, siempre opinó que era una equivocación un trazo

caprichoso para favorecer clientelas electorales. Igual conclusión llegó el experto internacional Stuart Grassie en febrero de 2015 al abundar sobre el efecto de los trenes que adquirió mediante un estudio de mercado el entonces secretario capitalino de finanzas, Mario Delgado.

Y si a ello se agrega que las piezas de unión –soldaduras– fueron otro de los puntos débiles de la Línea Dorada y que la asfíxia presupuestal impidió un mantenimiento correctivo profundo (ocasionando el primer desastre ferroviario en América por fallas en la infraestructura y no por fallas mecánicas o de pilotaje) demoler es una costosa alternativa... tan costosa como la de reparar a fondo para evitar nuevas tragedias.

**Apetito de créditos.** Para el presidente de la Asociación de Bancos de México (ABM), Daniel Becker, lo peor de la crisis económica ya pasó, y gracias al ambicioso programa de vacunación que implementa el gobierno, y a la próxima reapertura de las escuelas, se reactivará la actividad productiva y la demanda de crédito de consumo, hipotecarios, automotriz y empresarial. En vista de ello, JAS Financial Solutions, que lleva más de 25 años colocando créditos para chicas, medianas y grandes empresas, se apresta a brindar soluciones efectivas. En 2020 colocó 340 millones de dólares en créditos para empresas de manufactura, energía y agroindustria que requerían sobrevivir a la pandemia. Ahora se perfila como soporte para una pronta recuperación. Tome nota.

Twitter: @mfloresarellano





## Sacapuntas

### Indagan homicidio

Homicidio culposo es el delito que investiga la Fiscalía de la Ciudad de México, a cargo de Ernestina Godoy, en el caso del colapso de la llamada Línea Dorada. El compromiso es realizar una investigación científica y jurídica, para "dar la garantía a los ciudadanos de que se llegará a la verdad y se hará justicia, no se ocultará información, ni se encubrirá a nadie".



Ernestina Godoy



Marco A. Mena

### Mena mete la mano

En la mira de la UIF está el gobernador de Tlaxcala, Marco Antonio Mena. Hay elementos para sospechar que está usando recursos de la entidad en favor de Anabell Ávalos, candidata de la alianza PRI, PAN y PRD al gobierno del estado. No entiende el mandatario, nos dicen, que ya pasó su oportunidad, e intervenir en la elección le puede provocar serios problemas.

### El nuevo circo Atayde

Con mal tino y peor gusto, el presidente del PAN en la CDMX, Andrés Atayde, buscó llevar agua a su molino con la tragedia de la Línea 12 del Metro. Se apersonó, con cuatro diputados locales, a la zona del desplome de vagones para hacer proselitismo; pero no contaba con que los habitantes de Tláhuac también les reclamaron a ellos por la tragedia.



Andrés Atayde



Guillermo Álvarez

### Paga o a la cárcel

Se complica el proceso por presunto fraude que enfrenta el ex presidente de la Cooperativa Cruz Azul, Guillermo Álvarez Cuevas. Para hacer válida una suspensión que le evitaría ir a prisión, un tribunal colegiado le fijó 564 millones 852 mil 750 pesos como garantía. Es decir, Álvarez debe pagar esa suma a más tardar el viernes; si no, *derechito* a la cárcel.

### Otro falso indígena

Ahora es un panista el que busca quedarse con una candidatura indígena, sin serlo. Se trata de Óscar Daniel Martínez Terrazas, quien se registró ante el INE por una candidatura plurinominal por la circunscripción 4. Y, para no desentonar, resulta que es hermano de Juan Carlos Martínez Terrazas, líder del partido blanquiazul en Morelos.



Óscar D. Martínez T.





# LA ENCERRONA



ADRIANA SARUR

#OPINIÓN

## LA CORRUPCIÓN MATA

**“Si elegimos a los mismos políticos corruptos de siempre, ese es un mensaje muy claro de que no queremos un cambio”: Sukant Ratnakar**



# E

El 4 de mayo se fijará en el calendario de las y los habitantes de la Ciudad de México y de todo el país. La catástrofe del Sistema de Transporte Colectivo Metro más grave de la historia ha dejado 23 personas fallecidas, 79 heridos (según datos oficiales) y a millones de personas sumidas en la estupefacción y tristeza. Quiero sumarme a las condolencias a los familiares por las muertes ocurridas por este terrible suceso y a las exigencias de una investigación seria para esclarecer esta cadena de terribles acontecimientos, así como a la asignación de responsabilidades y castigos correspondientes.

Seamos claros, críticos y conscientes, esta tragedia se pudo haber evitado. En el año 2007 se anunció la construcción y se consultó sobre el trazado de la L12 resultando la ruta Mixcoac-Tláhuac como la definitiva; se dijo que sería totalmente subterránea y con 39 trenes y estos serían neumáticos como las demás líneas de Metro; se optó por trenes de rodado férreo por ser más baratos; en 2008 se comienza con la licitación y las empresas a las que le adjudicaron el proyecto son ICA-Carso-Alstom (mismas que también están a cargo de tramos del

**Tenemos que ser exigentes al elegir a los servidores públicos**

Tren Maya) por un monto de 15 mil MDP, después se incrementó esta cifra; En 2010 se adjudica de forma directa la construcción y mantenimiento de 30 trenes por 17 años a CAF, empresa española que había realizado trenes neumáticos en 1992 y férreos en 2007 para el Metro de la ciudad, por la cantidad de 1.5 millones de dólares.

Se incrementó el costo del boleto del metro de 3 a 5 pesos para mantenimiento de todo el STC; en 2014 el otrora GDF contrató a Triacaud Societé Organisé y a la empresa Systra para realizar el diagnóstico de la situación de la L12 por más de 32 mdp; en este año se dejó de operar el tramo Tláhuac a Atlalilco por fallas; Systra dio a conocer los resultados de sus estudios: “trenes equivocados, sobre vías equivocadas y sobre un trazo equivocado”; al consorcio ICA-Carso-Alstom en 2017 se les llevó a juicio y se les castigó con una multa por poco más de 2 mil MDP por incumplimiento en los trabajos, retrasos y daños en la construcción. Es decir, desde la concepción de la Línea 12 existieron fallas de origen en diseño, implementación, materiales y, posteriormente, en mantenimiento y seguimiento.

En este sentido, también debemos ser contundentes: este breve recuento está empapado de corrupción, negligencia y deficiencias en las capacidades de las personas servidoras públicas involucradas. Tenemos que ser muy insistentes en que la corrupción en este país no sólo equivale a los dineros públicos, también cuestan vidas. La corrupción mata. Y la corrupción aparejada de la impunidad seguirá cobrando las vidas de nuestros seres queridos. Quiero ser enfática al decir que estoy en contra del uso político de esta tragedia, sin embargo estoy a favor en que tenemos que ser muy exigentes al elegir a las y los servidores públicos para que esta catástrofe no se vuelva a repetir nunca más en nuestro país. Nuestro México merece a los mejores perfiles políticos y también dentro de la administración pública. Es urgente profesionalizar la política.

ADRIANASARUR@HOTMAIL.COM / @ASARUR





# CONTRA LAS CUERDAS



ALEJANDRO SÁNCHEZ

#OPINIÓN

## LA MALDITA LÍNEA 12 DE TLÁHUAC

**Esta rama del Metro era el plan de Marcelo Ebrard con el que buscaba llegar a la Presidencia tras la primera derrota de López Obrador**

9



urante poco más de 20 años, la avenida Tláhuac fue mi ruta obligada para salir del pueblo de Santiago Zapotitlán. Muchas veces colgado de un microbús de la ruta 56, el recorrido de una hora o más apenas para llegar a Taxqueña de la Línea 2 del Metro.

Me llamaron *provinciano* en la escuela de Coyoacán donde terminé la prepa y volví a escuchar el adjetivo más de una ocasión en la universidad del centro de la ciudad en la que estudié Ciencias de la Comunicación. Siempre lo tomé con orgullo. Las fiestas de luces y música en Santiago Zapotitlán, uno de los siete pueblos originarios de Tláhuac, siguen siendo una tradición y compromiso obligado de sus mayordomías en los meses de febrero y julio de cada año.

Las zonas de verdes ejidos que se juntaban con un cielo azul y libre de smog, así como de siembra de maíz y alfalfa, en los que el ganado estuvo a punto de cornearme más de una vez, se convirtieron poco a poco en manchas urbanas.

Sin embargo, los fuegos artificiales y bailes populares en el pueblo, así como sus carnavales con reinas y comparsas, aún son protagonistas de uno de los espectáculos más atractivos del oriente de la CDMX. Quienes crecimos ahí, pero tuvimos necesidad de trasladarnos todos los días a otros puntos de la capital, soñábamos con que nuestra movilidad, de cuatro horas o más en una sola jornada —para ir y venir—, se redujera para mejorar nuestra calidad de vida.

**Se decía con sátira que la Línea 12 conectaría con Los Pinos**

Desde principios de 2007, poco después de la llegada de Marcelo Ebrard a la jefatura de Gobierno de la capital, la población en Tláhuac empezó a dividirse por el rumor de que estaba en marcha el plan que iba a convertirse en la gran obra del sexenio: la Línea 12 del Metro.

Desde un principio el trazo contempló conectar a Mixcoac, de la Línea 7, con toda la avenida Tláhuac, fundada en la época prehispánica para comunicar a las aldeas agrícolas. En la Revolución fue determinante en el levantamiento del general Emiliano Zapata, proveniente de Morelos. Cuando comenzaron los acercamientos entre autoridades de gobierno con ejidatarios para hablarles del proyecto del Metro, en los pueblos se decía con sátira que realmente Tláhuac conectaría con Los Pinos y no con Mixcoac, pues era el plan de Marcelo Ebrard con el que buscaba llegar a la Presidencia tras la primera derrota de López Obrador.

Poco a poco empezó la expropiación de amplios predios y casas por parte del entonces GDF para construir la Línea 12 del Metro. Para lograrlo hubo desalojos forzados. Todavía recuerdo el caso de la abuela de unos amigos de la familia que se negaba a dejar su vivienda y con una metralleta de juguete intentaba ahuyentar a los ganaderos.

Hoy, con mayor razón, aquellas palabras pronunciadas por la ancianita mientras una flotilla de trascabos derrumbaba su casa, me han hecho pensar en que se volvieron un presagio maldito por lo que la línea dorada ha representado para los tlahuacenses todos estos años, desde su inauguración.

Continuará mañana.

CONTRALASCUERDASMX@GMAIL.COM / @ALEXSANCHEZMX





## CORPORATIVO



ROGELIO VARELA

#OPINIÓN

### AEROMÉXICO MEJORA GESTIÓN

**El Ethereum sorprende al mercado de criptomonedas, y en lo que va año, su cotización se ha triplicado**



Aunque el futuro de Aeroméxico aún pende de las autoridades judiciales de Estados Unidos, en el marco del Capítulo 11, avanza en las mejoras de su operación.

La semana pasada consiguió el visto bueno para la ampliación de su flota, luego de un acuerdo con Boeing y las empresas de arrendamiento. Con esto, sumará a su flota actual de 107 aeronaves, 24 nuevos aviones Boeing 737 Max 8 y 737 Max 9, además de cuatro 787-8 Dreamliner.

La idea de la aerolínea, que comanda **Andrés Conesa Labastida**, es ofrecer tarifas más atractivas ante la mayor disponibilidad de asientos ante la expectativa de que avance la vacunación y con ello incrementa el interés en volar en la temporada de verano que está a la vuelta de la esquina.

En esa misma ruta, Aeroméxico acaba de alcanzar una alianza con la agencia de viajes en línea PriceTravel Holding, que dirige **Jorge Restrepo**, con la intención de optimizar sus procesos de venta de boletos y mejorar su producto Gran Plan.

La apuesta de ambas empresas es la recuperación del turismo en 2021, en México y en América Latina, aunque la

**La aerolínea recibió el visto bueno para la ampliación de su flota**

mejora en sus paquetes de hotel y avión se centra en una mayor apertura de los vuelos a Estados Unidos para que sus ciudadanos puedan viajar fuera de su país.

#### LA RUTA DEL DINERO

Fibra Prologis está de regreso a la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), que dirige **José Oriol Bosch**, y acaba

de concretar su segunda emisión de bonos verdes por 70 millones de dólares. La emisión con clave de pizarra "FIBRA-PL 21DV" salió con plazo de 10 años a tasa fija, referenciada a los bonos del Tesoro de Estados Unidos. En la colocación participó Casa de Bolsa BBVA Bancomer y Scotia Inverlat Casa de Bolsa, y la emisión recibió calificaciones AAA por las agencias calificadoras HR Ratings y Fitch... Coparmex CDMX hizo un llamado a las autoridades capitalinas para que la austeridad no impacte áreas trascendentales, entre ellas el manejo del Transporte Colectivo Metro. Y es que de acuerdo con información de la Cuenta Pública del año pasado, el sistema registró 40 por ciento de subejercicio en el gasto destinado a materiales y suministros para el mantenimiento. Concretamente, en 2019 el Metro erogó 17 mil 224 millones de pesos y para 2020 esa cifra se redujo a 14 mil 290 millones de pesos. Para este año se tiene programado un gasto en ese rubro por 15 mil 82 millones de pesos, mismo que hasta el primer trimestre llevaba ejercido apenas dos mil 661 millones de pesos, lo que representa 17.6 por ciento. Ante ese recorte, la patronal de la Ciudad de México dijo que esos ajustes en lugar de ser un ahorro que haga eficiente el gasto público se han convertido en una austeridad que mata... En el mercado de criptomonedas el foco se centra en Ethereum que en lo que va del año ha visto crecer su cotización de manera exponencial y ayer rompió la barrera de los tres mil 500 dólares, cuando a finales del año pasado rondaba los 800 dólares lo que habla de una subida de más de 330 por ciento.

ROGELIOVARELA@HOTMAIL.COM / @CORPO\_VARELA





## línea10

DEMIS FUENTES

13

**VAYA QUE** la tragedia en la Línea 12 ha puesto nerviosos a varios en dependencias del Gobierno de la CDMX.

**Y SI NO** que pregunten en la Fiscalía donde fue muy clara la descoordinación interna por el tema del niño Brandon y más tardaron en emitir una Alerta Amber para solicitar su búsqueda que en confirmar el deceso del pequeño ien menos de una hora!

**¿QUÉ NECESIDAD** había de generar esperanza a la familia y de inmediato llevarlos a la decepción?

**ES PREGUNTA** que nomás no se halla.



**AYER**, un tal **Jesús Urban** aprovechó el revuelo para anunciar que el Sindicato

Mexicano de Trabajadores del Metro haría un paro en protesta por la precariedad laboral.

**PERO** da la casualidad de que dicha agrupación no tiene toma de nota y ningún afiliado oficial en su base.

**AUNQUE** rime, no es lo mismo disidente... que inexistente.



**AYER** tocaba el turno de debatir a los aspirantes a gobernar Miguel Hidalgo y Víctor Romo no acudió argumentando que por el luto decretado en la CDMX suspendería sus actividades.

**¡QUÉ SOLIDARIDAD** más conveniente, no?

[demisfuentes@reforma.com](mailto:demisfuentes@reforma.com)





### **Rayuela**

*En la tragedia de la mal llamada línea dorada hay responsabilidades que no deben omitirse. Que sea en memoria de los muertos, de sus familias y por el bien de la República.*

32

## LA CRÓNICA DE HOY

### **LA ESQUINA**

Detrás de la tragedia que enlutó a la Ciudad de México hay responsabilidades, porque hubo muchas señales de que podría venir. Se requiere —como los habrá— de una investigación y de un peritaje externo. Es hora, sobre todo, de evitar nuevas desgracias, con labores verdaderas de prevención. Y es hora, también, de recordar que los excesos en la austeridad son trágicos.





SU NATURALEZA • HELGUERA 5



PREOCUPADOS • HERNÁNDEZ 7

