

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Baja STC datos de mantenimiento

AMALLELY MORALES
Y VÍCTOR JUÁREZ *12*

El Metro de la CDMX eliminó la información sobre el detalle del mantenimiento a la Línea 12, con el desglose de los 120 millones de pesos anuales que destina esta Administración.

Los enlaces de la página del Sistema de Transporte Colectivo (STC) que desglosaban dichos datos se encuentran rotos o vacíos, a excepción de un micrositio de la Línea 12 que se habilitó en 2014 y que lleva más de tres años sin actualizarse.

El organismo confirmó a REFORMA que la información no está disponible debido a que fue entregada a las instancias que investigan el

desplome del lunes.

La reserva se dio justo cuando CIUDADanía19S — organización de la sociedad civil surgida tras el sismo del 19 de septiembre de 2017— lanzó un llamado al Gobierno de la CDMX a transparentar la información.

Recordó que México tiene responsabilidades internacionales de apertura en el Marco de Sendai para la Reducción de Riesgos de Desastres.

“Solicitamos máxima apertura en la información del antes, durante y después de la emergencia, considerando: desglose de la atención a las observaciones de la auditoría de 2014, reporte de los dictámenes realizados posteriores al sismo de 2017

y la intervención realizada para atender los daños de la infraestructura del STC.

“Máxima publicidad a los dictámenes y peritajes de la actual emergencia para su verificación por expertos imparciales y para su difusión con lenguaje accesible al público en general”, exigió.

María del Carmen Nava, comisionada del Info, exhortó a los sujetos obligados de la CDMX acciones de transparencia proactiva.

“En específico las señaladas en las etapas de reacción y recuperación en el contexto de la actual situación de riesgo por Covid-19 y de los hechos más recientes que se dieron en la Línea 12 del Metro”, pidió en un comunicado.



En 2021 se asignó 13.3% del presupuesto de la CDMX; en 2019 alcanzó 24%

POR IVONNE MELGAR
Y XIMENA MEJÍA

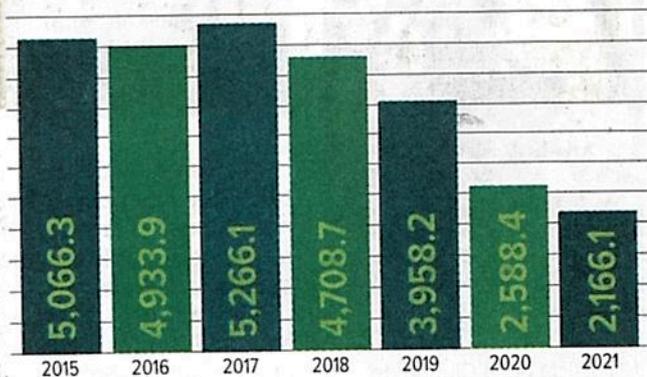
comunidad@gtmm.com.mx

ÚLTIMOS CINCO AÑOS

Metro ha recibido menos recursos

PRESUPUESTO DEL METRO

El gasto para el STC lleva cinco años reduciéndose.



Fuente: Secretaría de Administración y Finanzas

De 2019 a 2021, el gasto de inversión del Sistema de Transporte Colectivo Metro cayó casi a la mitad, según datos oficiales.

En 2019 se ejercieron recursos por cuatro mil 457.1 millones de pesos que representaron 24% del presupuesto asignado (aunque sus fondos aprobados fueron por tres mil 958.2 mdp), para 2020 el gasto en inversión se desplomó a 16.1% y para este año sólo se le asignó 13.3% del presupuesto aprobado, equivalente a dos mil 166.1 millones de pesos.

Al analizar estas cifras, el diputado federal Fernando Galindo Favela (PRI), presidente de la Comisión de Economía en San Lázaro, expuso que "ante la tragedia lamentable en la Línea 12 del Metro, deben investigarse a fondo las causas que lo originaron".

El exsubsecretario de Hacienda alertó que, "por supuesto, llama la atención la reducción del presupuesto del Sistema Colectivo Metro para el año pasado, principalmente la caída en el gasto de capital".

Galindo Favela se refirió al hecho de que los recursos gastados en 2020 por 14

mil 760 millones de pesos experimentaron una caída relevante de 20%, con respecto a los 18 mil 340.2 mdp ejercidos en 2019.

Las cifras de la Cuenta Pública de la CDMX sobre el presupuesto para el Metro (que se compone de aportaciones federales y locales) muestran, además, un subejercicio importante de mil 407 millones de pesos el año pasado.

"El subejercicio es importante, pero lo más dramático es la caída del presupuesto del 2020 en comparación al que se tuvo en 2019", señaló el diputado Galindo Favela.

La coordinadora de la bancada del PRD en la Cámara de Diputados, Verónica Juárez Piña, demandó al gobierno federal dejar de lado su política "austericida" que, sumada a incapacidad, ignorancia y deshonestidad de funcionarios, se traduce en resultados trá-

EL DATO

Un incidente anterior

En 9 de enero pasado, la subestación Buen Tono se incendió; los trabajadores lo atribuyeron a la falta de fondos para darle mantenimiento al inmueble.

gicos, como el reciente accidente de la L12 del Metro.

"Se debe tener un gobierno austero y honesto, pero que no descuide las necesarias inversiones que se deben hacer en construcciones y en mantenimientos bien proporcionados", argumentó la legisladora.

"La ley obliga a todo funcionario a administrar los recursos públicos con austeridad y economía, pero también con eficiencia, eficacia, transparencia y honradez, lo que están muy lejos de cumplir los integrantes del actual gobierno federal", señaló Juárez Piña.



Enrique Hoscasitas, extitular del Proyecto Metro

Línea Dorada se entregó en condiciones de operar

34

Redacción
politica@eleconomista.mx

Enrique Hoscasitas Manjarrez, ex-director general del Proyecto Metro, afirmó que la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México se entregó el día 30 de octubre del 2012 en condiciones para operar con calidad y seguridad para ponerse al servicio de los pasajeros, además, señaló que no existieron vicios ocultos y que “es caso juzgado porque las partes aceptaron el mecanismo de resolución de la controversia”.

En entrevista con Aristegui, el Ingeniero manifestó que todo quedó debidamente acreditado por documentos oficiales del organismo certificador internacional y que esto quedó validado en el juicio entre el consorcio constructor, el gobierno del entonces Distrito Federal y el Metro.

Las empresas certificadoras, de acuerdo con información de la Auditoría Superior de la Federación fueron:

DB International GmbH, ILF Berantende Ingenierure AG, Tiv Süd Rail GmbH y Hamburg Consult GmbH. El ex titular del Proyecto Metro confirmó que el contrato tuvo un costo de alrededor de 188 millones de pesos.

Hoscasitas Manjarrez, afirmó que desde ese momento, el Proyecto metro y la administración del 2006 al 2012, encabezada por Marcelo Ebrard, no pueden intervenir en temas de mantenimiento, por lo tanto, formuló, la pregunta “¿Qué se hizo con una línea que el día 30 de octubre se entregó en óptimas condiciones de operación y seguridad?”, apuntó.

Recordó que en el 2014 el entonces director de metro, Joel Ortega, decidió suspender parcialmente el servicio. “Y ahí es donde a mi juicio empieza un poquito ya el conflicto, porque es un tema inédito en la historia del metro. Nunca con anterioridad había sido suspendida una línea hasta el 14 de marzo del 2013”, señaló.

En su momento, Marcelo Ebrard,

durante la comparecencia que tuvo ante la Comisión Especial de la Línea 12 del Metro en la Cámara de Diputados en febrero del 2015 indicó que la construcción de este proyecto es una de las más documentadas en la historia de la Ciudad y que todo se puede ubicar perfectamente.

“La información que tuve para poder en marcha la línea es similar a la que tiene el actualmente el jefe de gobierno (Miguel Ángel Mancera) y su director del Metro. La obra estaba lista para iniciar operaciones con pasajeros, evidentemente si hubiera existido una cosa distinta no se hubiera iniciado operaciones. Supongo que algo similar ocurrió para que el 8 de julio del 2013 también se recibiese, en definitiva, la obra”, manifestó.

Por último, Manjarrez confirmó no tiene un sentencia en su contra y que los procesos que se le siguieron fueron impugnados y resueltos a su favor.



Ebrard y Delgado la libraron, pese a informe de diputados

FERNANDO DAMIÁN
CIUDAD DE MÉXICO

Marcelo Ebrard y Mario Delgado libraron denuncias, pese a que fueron señalados por una comisión especial de la Cámara de Diputados como responsables de algunos delitos en la construcción de la Línea 12 del Metro.

Tras 10 meses de investigación y comparencias, la Comisión Especial para el Seguimiento a los Recursos Federales Destinados a la Línea 12 del Metro de la Cámara de Diputados concluyó sus trabajos en marzo de 2015 con la presunción "altamente probable" de que algunos servidores públicos

Fueron señalados entonces por uso indebido de facultades y peculado

incurrieron en uso indebido de facultades, ejercicio abusivo de funciones y peculado en torno al megaproyecto.

Sin embargo, el grupo de trabajo se limitó a formular recomendaciones a la entonces Procuraduría General de Justicia del DF y a la PGR integrar las averiguaciones y consignar a los responsables de los probables

delitos, sin presentar denuncia alguna.

En su informe presentado ante el pleno, la comisión especial señaló: "En una administración pública con un esquema jerárquico de responsabilidades y normas definidas, como es el Gobierno del DF, se recomienda en este caso de la Línea 12 deslindar las responsabilidades de los siguientes funcionarios: el ex jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard; el ex secretario de Finanzas, Mario Delgado, y el ex titular del Proyecto Metro, Enrique Horcasitas Manjarrez". Solo este último fue sancionado, aunque un amparo borró las penalizaciones. ■



Diputados van por comisión especial; Morena, la rechaza

ARTURO R. PANSZA

2

ACCIÓN NACIONAL

La fracción parlamentaria de Morena en el Congreso de la Ciudad de México refrendó su postura de que no se debe politizar lo acontecido en la Línea 12 del Metro por parte de partidos de oposición, y mucho menos generar una "cacería de brujas" contra los funcionarios de la actual administración, por lo que se mostró contra la creación de una comisión especial en la que participen legisladores para determinar causas del accidente y deslindar responsabilidades, al considerar que sólo entorpecería la investigación que debe estar a cargo de la Fiscalía General de Justicia (FGJ) capitalina.

Una vez que el diputado local de la fracción parlamentaria Encuentro Social, Uziel Medina Mejorada, expusiera que todas las fuerzas políticas de la metrópoli deben estar en un mismo frente y misión que es la de buscar la verdad, propuso la conformación de dicha comisión, los de la bancada del PAN estuvieron a favor y que se encamine a conocer a fondo lo que realmente ocurrió el lunes pasado en la estación Olivos.

"Es muy importante que en función de los artículos 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México, los artículos 13 de la Ley Orgánica del Congreso y el 153 del Reglamento, se pueda crear en el Legislativo una comisión especial de investigación para poder esclarecer los hechos, coadyuvar en el desarrollo de la misma investigación y garantizar a toda la ciuda-

LA BANCADA en la capital está a favor de una comisión especial y que la FGJ sancione a los responsables, que a su parecer son funcionarios del gobierno federal y local

danía que vive en la capital el derecho a la verdad", declaró Uziel Medina.

Fundamentó lo anterior con el hecho de que todos los partidos representados en el Congreso se deben sumar "en una misma misión que es la de buscar la verdad, pero también ser empáticos y solidarios, tanto con el gobierno de la ciudad, como con las víctimas y familias afectadas".

Mientras, los representantes populares de Acción Nacional en la capital, estuvieron a favor de una comisión especial y que la FGJ sancione a los responsables, que a su parecer son funcionarios del gobierno federal y local, más cuando el clamor de la población es que se haga justicia.

El coordinador de la diputación panista, Christian von Roehrich de la Isla, respaldó que los peritajes anunciados por el gobierno local estén a cargo del Congreso para que exista transparencia y credibilidad. Se pronunció por que no haya impunidad y que la directora del STC, Florencia Serranía, tenga el castigo penal por los hechos fatales en la Línea 12, que ocasionaron el fallecimiento de 25 personas.



Quadri critica la desaparición de la Covitur

Sobre el desplome en la Línea 12, el ex candidato presidencial Gabriel Quadri recordó que fue Andrés Manuel López Obrador, como jefe de Gobierno de la Ciudad de México, quien desapareció la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del Distrito Federal (Covitur), que era el organismo técnico especializado con el cual se apoyaron las anteriores administraciones para la construcción, entre otras obras, de las líneas del Metro.

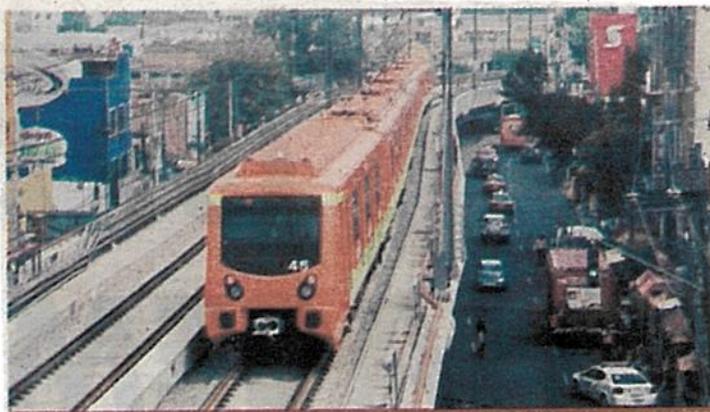
Por ello, explicó, Marcelo Ebrard, cuando lo sucedió al frente de la Ciudad de México, no tuvo esa capacidad técnica de la Covitur y en lugar de desarrollar un proyecto ejecutivo para la Línea 12, lanzó una convocatoria a precio alzado.

“Se lanza a una aventura de un proyecto a precio alzado, el cual sufrió muchísimos cambios, con un trazo caprichoso con muchas curvas que no permiten el funcionamiento adecuado de una vía férrea”, expresó el candidato de la alianza Va por México para el distrito 23 de la Ciudad de México.

/ JORGE X. LÓPEZ



Desde hace 9 años hemos advertido que hay que cambiar esos trenes pesados de la Línea 12, dice Fernando Espino, líder del sindicato del Metro; descarta que haya paro de labores



Fernando Espino señaló que esos trenes no deben circular en la Línea 12.

Espino señala que el sindicato propuso hace 9 años sacar esos trenes no aptos para las vías de la línea colapsada

[Mario D. Camarillo]

11- MET

Desde hace nueve años el Sindicato Nacional de Trabajadores del Metro planteó sacar estos trenes de la Línea 12; “lo hemos propuesto en cada una de las administraciones desde 2012 hasta la fecha, a través de un proyecto científico” y es que los trenes que operan en la Línea Dorada no están hechos para esa vía, dijo Fernando Espino Arévalo, secretario general del sindicato de este medio de transporte. Fernando Espino señaló en entrevista con **Ciro Gómez Leyva** en **Radio Fórmula**, que “para nosotros es importantísimo que saquen esos trenes de la Línea 12. No pueden circular en esa línea, en esas condiciones, con esas curvas, con un peso excesivo de los trenes, son muy anchos los trenes; no son

para esa línea los trenes que están circulando actualmente”.

DESCARTAN PARO. Por otra parte y respecto al anuncio de un paro en todo el Sistema de Transporte Colectivo, Fernando Espino aseguró que el sindicato no está contemplando un paro por la tragedia ocurrida en la Línea Dorada, y apuntó que quienes rumoran sobre una huelga, “son personas que tratan de confundir a los medios de comunicación y a los trabajadores”.

“No tenemos contemplado ir a paro, a huelga; no se ha tratado en nuestra organización sindical. Es un grupo de personas que tratan de aprovechar estos momentos para confundir a los medios de comunicación y a los trabajadores, pero el trabajador es muy consciente, responsable de sus actos”, aclaró.



SINDICATO MEXICANO

Buscan amparo para no trabajar en líneas riesgosas

POR IONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@glmm.com.mx

Trabajadores del Metro buscan un amparo colectivo para evitar que el Sistema de Transporte Colectivo (STC) los obligue a trabajar en líneas que, por su mal estado y falta de mantenimiento, consideran son un riesgo para sus vidas.

El Sindicato Mexicano de Trabajadores del STC emitió una convocatoria para que los empleados del Metro, aunque no sean sus agremiados, se adhieran a la estrategia legal.

La convocatoria está destinada principalmente a los trabajadores de las líneas 4, 5, 9, 12 y B que son aquellas que tienen tramos con viaductos elevados con estructuras en mal estado o zonas riesgosas.

“Un amparo

colectivo con la intención de que no se presenten a trabajar en tanto el Gobierno de la Ciudad de México y la Dirección General del STC no garanticen la seguridad y por ende la vida de todas y todos los trabajadores que actualmente están expuestos a otro suceso como el que ocurrió el día 3 de mayo”, indica la convocatoria.

Integrantes de este sindicato minoritario informaron que la búsqueda de

la protección de un juez es una estrategia alternativa al paro de actividades que anunciaron este martes, pero que el Sindicato Nacional de Trabajadores del STC no apoyó.

“Con un amparo ni las autoridades ni el sindicato más grande nos pueden amenazar con despidos”, dijo un agremiado.

El martes pasado, este sindicato propuso detener el servicio de toda la red del Metro, en tanto se realice una inspección integral que garantice la seguridad para

las personas.

Los agremiados afirmaron que ya habían denunciado, desde al menos seis meses antes, que la trabe que se colapsó en la interestación Los Olivos-Tezonco presentaba vibraciones y hundimientos, pero no se le dio mantenimiento.

“A partir del terremoto del 2017 la relación suelo-estructura estuvo fragmentada, se dañó, se dañó demasiado la estructura y, a pesar de que ya se veía esa pequeña oquedad en lo largo de la trabe, de la ballena, no fue revisada, no fue superado el contraflecho que tiene”, expresó Jorge de la Rosa, integrante del gremio.

El martes, el Sindicato Nacional, también pidió la destitución de la directora del STC, Florencia Serranía.



Con un amparo ni las autoridades ni el sindicato más grande nos pueden amenazar con despidos.”

AGREMIADO SINDICATO NACIONAL STC

EL DATO

Ven riesgo

El gremio minoritario ve peligro en las líneas 4, 5, 9, 12 y B, que son aquellas que tienen tramos con viaductos elevados con estructuras en mal estado o zonas.



BREVE

18 COM

Trabajadores tienen temor: sindicato

“No es politiquería”, respondió Jesús Urban, secretario general del Sindicato Mexicano de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro, a lo dicho ayer por el presidente López Obrador, quien señaló que por la época electoral los trabajadores del Metro están amenazando con un paro y piden la renuncia de la directora Florencia Serranía.

En entrevista con Pascal Beltrán del Río para **Imagen Radio**, el líder sindical precisó que no sabe “si politiquería pueda llamarse a los muertos, a los trabajadores que han sido sancionados. Mis compañeros no quieren salir a trabajar por el temor” a las malas condiciones laborales, aseguró.

“Nos dedicamos a trabajar, no a hacer política”, dijo.

— De la Redacción



FINGEN MANTENIMIENTO EN EL METRO

Diversas irregularidades, denunciadas desde 2018

AABYE VARGAS

Al menos en 4 auditorías no se detallan reparaciones ni los inspectores que supervisaron los trabajos

Desde 2017 al menos cuatro auditorías internas realizadas al Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro descubrieron irregularidades en el mantenimiento de trenes y obra civil, pues no se detallan las reparaciones, la ubicación de la avería ni los inspectores que supervisaron los trabajos.

Estas advertencias fueron informadas a los ex titulares del STC, Jorge Gaviño y Javier Jiménez; al actual subdirector general de Mantenimiento, Nahum Leal Barroso –quien entonces ocupaba la Subdirección General de Operación del Metro–, y al exdirector de la Subdirección de Mantenimiento, Emilio Zúñiga, quien firmó la auditoría correspondiente.

En 2017, el contralor interno del Metro, Carlos Enrique Mancera Covarrubias, le envió a Jorge Gaviño la auditoría 08J en la que advirtió que la Coordinación de Vías no verificó que la empresa TSO-NGE cumpliera con el mantenimiento de la Línea 12 y tampoco notificó por escrito la reparación de esta irregularidad.

Un año después se sumó otro problema. De acuerdo con la revisión SCGCDMX/OICSTC/1229/2018 realizada durante la primera mitad de 2018 a la Dirección de Transportación, las coordinaciones de conservación de las líneas 1, 3, 4 y 12 no reportaron ni detallaron los trabajos en materia de obra civil, pues no existió un informe sobre la ubicación de las fallas, la reparación, ni el personal técnico que inspecciona y realiza la supervisión de las averías.



De acuerdo con una auditoría de 2018, se señala que tampoco en 2017 hubo mantenimiento completo /FOTO: JOSÉ MELTON

“No se realiza el llenado en consideración relativa a la atención de la avería. En algunas permanencias (área encargada de recibir revisar y clasificar fallas por especialidad), no contiene información o sólo escriben apellidos, incumpliendo lo establecido en el Manual Administrativo Procedimiento folio P-402, de fecha 19-XII-16, específicamente en el Instructivo de Llenado de la Forma”, menciona el documento.

Incluso, señala la auditoría, el área encargada de revisar y clasificar fallas por especialidad no tiene información. Además, escriben con una “X” el recuadro correspondiente a la avería que se atendió y no detallan si son trabajos de albañilería, herrería o de maniobras, por lo que se desconocen las fallas que presentan los tramos en dichas líneas.

“Podría generar información no confiable respecto a los objetivos de las Subgerencia y Coordinación de Conservación de Líneas que consisten en organizar, evaluar y supervisar las actividades de obra civil y mantenimiento de obra civil que en materia de conservación y mantenimiento menor, requieran las estaciones,

interestaciones y locales que alojan las subestaciones de rectificación de las líneas que conforman la red de servicio”, precisa el documento.

Esta auditoría fue informada a Nahum Leal Barroso, quien es subdirector general de Mantenimiento, área que estuvo acéfala durante un año a pesar de ser esencial para evitar cualquier incidente en el Sistema de Transporte Colectivo.

La vacante la ocupó la propia titular del STC, Florencia Serranía. “Decidí durante este año tomar esta posición doble para poder instrumentar integralmente lo que requiere el Metro”, indicó.

SIN REGISTRO NI EVIDENCIA

Otra auditoría con número de oficio SCGCDMX/OICSTC/2432/2019, realizada del 6 de julio al 30 de septiembre de 2019 a la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante, asegura que existe una falta de control de calidad de mantenimiento al material rodante que garantice niveles la disponibilidad de servicio, y precisa que se dejaron de realizar 21 mil 381 mantenimientos, equivalente a 29% de lo programado.



2

Página:

3

Sección:

Fecha:

6 MAY 2021

Según empleados de Material Rodante, desde hace al menos 4 años no hay dinero para comprar herramientas y refacciones

“Al respecto, el encargado de despacho de la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante del STC, informó que no hay registro en sus archivos de los documentos citados, por lo que no hay evidencia de la realización de dicha evaluación, verificación del cumplimiento de las actividades de mantenimiento, analizados de las desviaciones. (...) Por lo anterior, no se garantiza la máxima explotación del material rodante, comprometen los niveles de calidad, fiabilidad, disponibilidad y seguridad, para el óptimo funcionamiento de órganos y confort de los usuarios”, señala el documento.

En tanto, la auditoría A.2/2018 señala que tampoco durante 2017 hubo mantenimiento completo. Se realizaron 49 mil 498 actividades de rehabilitación de trenes, equivalente a 76% de la meta de ese año.

De acuerdo con testimonios de trabajadores de la Dirección de Material Rodante del Metro recabados por El Sol de México, desde hace al menos cuatro años no hay presupuesto para comprar herramientas y refacciones. Además, señalaron que los convoyes son tan viejos que ya no hay dónde conseguirlos, por lo que han tenido que buscar la manera de crearlas o tomarlas de trenes que están parados, lo que ha ocasionado que muchos estén desmantelados.

Este diario buscó a Nahum Leal Barroso para saber por qué se presentaron estas prácticas durante dichos años; sin embargo, Comunicación Social del Metro aseguró que no se pronunciarán hasta que finalicen los peritajes del derrumbe de la Línea 12.

También se buscó a Jorge Jiménez Alcázar quien no contestó a la solicitud de entrevista hasta el cierre de esta edición, mientras que Jorge Gaviño respondió: “Le pregunté al que fue subdirector general y me dice que fue solventada por el área correspondiente”

Foto: AP/Wide World



AUDITORÍAS DESDE 2017

Fingen mantenimiento a la Línea 12 del Metro

Desde hace cuatro años, al menos cuatro auditorías internas al Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro encontraron informes de mantenimiento a trenes y obra civil que no precisan el tipo de reparación, ubicación de la avería ni los inspectores que hicieron la supervisión de los trabajos en las líneas 1, 3, 4 y 12, ésta última en donde el lunes el colapso de una trabe provocó el desplome de dos trenes y la muerte de, hasta ahora, 25 personas. Pág. 20

AUDITORÍAS INTERNAS

Metro finge el mantenimiento de sus líneas

AABYE VARGAS

En las gestiones de Gaviño, Jiménez y Serranía se presentaron reportes imprecisos sobre las reparaciones

CDMX. Desde 2017 al menos cuatro auditorías internas realizadas al Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro descubrieron irregularidades en el mantenimiento de trenes y obra civil, pues no se detallan las reparaciones, la ubicación de la avería ni los inspectores que supervisaron los trabajos.

Estas advertencias fueron informadas a los ex titulares del STC, Jorge Gaviño y Javier Jiménez; al actual subdirector General de Mantenimiento, Nahum Leal Ba-

troso -quien entonces ocupaba la Subdirección General de Operación del Metro-, y al exdirector de la Subdirección de Mantenimiento, Emilio Zúñiga.

En 2017, el contralor interno del Metro le envió a Jorge Gaviño la auditoría 08J en la que advirtió que la Coordinación de Vías no verificó que la empresa TSO-NGE cumpliera con el mantenimiento de la Línea 12 y tampoco notificó por escrito la reparación de esta irregularidad.

Gaviño respondió a este diario: "le pregunté al que fue subdirector General y me

dice que fue solventada (la falla) por el área correspondiente".

El Metro no ha reportado públicamente si sus trabajos durante 2020 y lo que va de 2021 fueron auditados internamente

Un año después se sumó otro problema. De acuerdo con la revisión SCGCD-MX/OICSTC/1229/2018 realizada en 2018 a la Dirección de Transportación, las coordinaciones de conservación de las líneas 1, 3, 4 y 12 no reportaron ni detallaron los trabajos en materia de obra civil, pues no existió un informe sobre la ubicación de las fallas, la reparación, ni el personal que realiza la supervisión de las averías.

"No se realiza el llenado en consideración relativa a la atención de la avería. En algunas permanencias (área encargada de



recibir revisar y clasificar fallas por especialidad), no contienen información o sólo escriben apellidos, incumpliendo lo establecido en el Manual Administrativo Procedimiento", menciona el documento.

La auditoría agrega que el área encargada de revisar y clasificar fallas por especialidad no tiene información. Además, escriben con una "X" el recuadro correspondiente a la avería que se atendió y no detallan si son trabajos de albañilería, herrería o de maniobras, por lo que se desconocen las fallas en dichas líneas.

Esta auditoría fue informada a Nahum Leal Barroso, quien el mes pasado fue designado como subdirector general de Mantenimiento, área que estuvo acéfala durante un año, a pesar de ser esencial para evitar cualquier incidente en el sistema de transporte. La vacante la ocupó la propia titular del STC, Florencia Serranía.

SIN EVIDENCIA

Otra auditoría con número de oficio SCGCDMX/OICSTC/2432/2019, realizada del 6 de julio al 30 de septiembre de 2019 a la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante, asegura que existe una falta de control de calidad de mantenimiento a los trenes, lo que compromete su seguridad. Y precisa que no se efectuaron 21 mil 381 mantenimientos, equivalentes a 29 por ciento de lo programado.

"Al respecto, el encargado de despacho de la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante del STC, informó que no hay registro en sus archivos de los documentos citados, por lo que no hay evidencia de la realización de dicha evaluación", señala el documento.

En tanto, la auditoría A.2/2018 indica que tampoco en 2017 hubo mantenimiento completo. Sólo lograron 49 mil 498 actividades de rehabilitación de trenes.

Este diario buscó a Leal Barroso para saber por qué se presentaron estas prácticas durante dichos años, pero no se pronunciará hasta que terminen los peritajes del derrumbe de la Línea 12.



#PerspectivaIndigo

Transparencia indispensable

POR MARÍA FERNANDA NAVARRO
@mafernnavarro25

Para restablecer la confianza en el óptimo funcionamiento del Metro de la Ciudad de México es indispensable transparentar los procesos de revisión e investigación en torno al desplome de la Línea Dorada, coinciden expertas en movilidad, derecho a la ciudad e ingeniería civil.

Los dictámenes y peritajes elaborados a la infraestructura elevada de la Línea 12 del Metro para evaluar los daños que sufrió durante el sismo del 19 de septiembre de 2017 no son públicos y se desconoce sus resultados.

De hecho el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, como sujeto obligado, cuenta con una suspensión de términos de transparencia desde 2019, denunció Laura Freyermuth, integrante de la organización Ciudadanía 19s, durante su participación en el programa Perspectiva Índigo.

“No se ha hecho público, ni desde el Metro o la Comisión de Reconstrucción, si hubo daño en la línea. Cuál fue, quién fue la persona experta que llevó a cabo la evaluación ni cuál fue el plan de atención que sugirió y

Expertas en movilidad e ingeniería civil urgen a transparentar los procesos de revisión e investigación en torno al colapso en la Línea 12



FOTO: CUARTOSCURO

El Metro cuenta con una suspensión de términos de transparencia desde 2019.

sobre todo si se llevó a cabo.

“Ese tipo de omisiones en la publicidad de la información aumentan la sensación de peligro y ahora que sucede esta desgracia nos deja en la incertidumbre de si se hizo lo suficiente”, advierte la activista.

Freyermuth explica que es grave que las autoridades eviten transparentar información en torno al “antes, duran-

te y lo que venga” del siniestro que se registró la noche del pasado lunes.

“Existe un comité de transparencia, pero la última vez que se reunió fue en diciembre de 2019. Es muy importante que el comité se reúna y diseñen un plan de máxima apertura de la información en coordinación con las autoridades”, dijo.



Colmex advirtió de graves consecuencias en el proceso de construcción de la Línea 12

❖ “Es preocupante que el gobierno no escuche a quienes producen conocimiento”: Fernando Nieto Morales

[Isaac Torres Cruz]

10-MET

En 2018, investigadores de El Colegio de México (Colmex) advirtieron las graves consecuencias en la mala ejecución de la administración pública en el proceso de construcción de la Línea 12. “La información ya estaba ahí, así como mucha más documentación. Por ello es muy preocupante que no se considere al conocimiento técnico y académico en la toma de decisiones, que en este caso costó vidas”, señaló en entrevista Fernando Nieto Morales, investigador del Colmex, quien fue uno de los editores de los estudios que aparecieron en la “Revista Gestión y Política” en 2018, editada por el Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE), con el título “Eventos complejos y desastres político-administrativos: La experiencia de la línea 12 del Metro de la Ciudad de México”.

El especialista en temas de administración pública y corrupción, entre otros, recuerda que el artículo de su colega Carlos Moreno, “La línea 12 del metro: crisis, aprendizaje y cambio institucional”, refiere que después de suspender las actividades en 2014 por las irregularidades que presentó la obra, el tema se politizó tanto que básicamente la discusión pública buscó culpar al otro y eximir culpas propias.

“No hubo un aprendizaje como tal de qué se pudo mejorar

entonces”. La conclusión alertaba sobre consecuencias que en el más grave de los escenarios se materializó como lo ocurrido el pasado lunes 3 de mayo. El otro mensaje de ese número especial, puntualiza el académico, es que hubo focos rojos a lo largo de toda la obra, algunos muy claros, que los tomadores de decisiones desdeñaron.

“A veces se nos olvida, pero estas cosas pasan todo el tiempo, quizá no en magnitudes como las ocurridas en Metro el lunes pasado, que es dramático”. El investigador enfatiza que estos escenarios son el resultado de un coctel letal relacionado con una mala administración pública, compuesto por tres elementos clave: 1. La falta de garantía de que quienes toman las decisiones sean profesionales de gobierno; 2. Eficiencia en los procesos de planeación —siempre son deficientes y no queda claro quiénes son los responsables—, y 3.

La correcta implementación de la administración pública, por falta de cuidado, irresponsabilidad, corrupción...

DESLINDE DE RESPONSABILIDADES. Nieto Morales enfatiza que la politización y búsqueda de la supervivencia política impiden fincar responsabilidades en este tipo de problemas, donde se deben tomar en cuenta tres administraciones de gobierno:

Inicialmente la que construyó la Línea 12, donde hubo muchas advertencias por los problemas en la implementación, así como errores y la búsqueda de ahorros para cambiar el sistema neumático por el férreo, por ejemplo. “Después viene la responsabilidad de la siguiente administración, vinculada con la falta de mantenimiento y solución de los problemas que se habían identificado. Cuando se cierra la Línea 12, el Metro, bajo la dirección de Joel Ortega, no solucionó los problemas. Finalmente, la actual administración podría haber tenido responsabilidad por el impacto en la reducción de fondos”.

Adicionalmente, el académico acota que en la administración actual resalta también la falta de ética pública de los fun-



cionarios, iniciando por la directora del Metro, Florencia Serrania, quien no sólo no presentó su renuncia, sino que ha evadido el tema.

“Hay un tema característico del sistema político administrativo mexicano y es que cuando pasan este tipo de cosas nadie renuncia o es la excepción. La renuncia en una circunstancia de esta magnitud es un acto de responsabilidad, de asumir las consecuencias, y considerar la dignidad del servicio público y respeto por las víctimas, espero que haya renunciaciones y disculpas, para después fincar las responsabilidades conforme a las leyes”.

DESASTRE EN MEDIO DE LAS CAMPANAS. Fernando Nieto Morales apunta que un gobierno debe hacer cosas básicas, como aplicar la ley, coordinar entidades, proporcionar seguridad a la población..., pero también tiene que hacer análisis, generar y procesar información para justificar sus decisiones con base en ello.

“Me temo que este gobier-

no, al menos federal, ha adolecido mucho de ello, ha habido un desdén por la evidencia, por hacer las cosas bien en términos técnicos y se ha privilegiado el enclave político. Es un defecto no sólo en proyectos de infraestructura, sino también de muchas otras políticas públicas”.

El problema de esta negligencia en el ejercicio de las facultades que tiene un gobierno es que tiene víctimas, añade, si bien regularmente son las instituciones y organizaciones mismas o el erario, en ocasiones, como el lunes 3 de mayo, son personas, vidas humanas. “Es preocupante que el gobierno no esté haciendo estos análisis, no genere evidencia y escuche a quienes producen conocimiento. Tenemos el caso de la revista, la información ya estaba ahí desde hace varios años, así como mucha documentación más”. El académico señala que lo más probable que ocurrirá en los próximos días será la búsqueda de la sobrevivencia política en vez de hacer un análisis y buscar un aprendizaje, “peor aún porque estamos en periodo

electoral. Lo que deberíamos de aprender de este episodio es la importancia de tomar en serio cómo estamos siendo gobierno, cómo se toman las decisiones, con base a qué, con base a qué aprendizajes..., dejar muy claro a los responsables de las decisiones, cuáles son los resultados y cómo podemos medirlos. La legitimidad de un gobierno democrático, agregó, no basta con ganar elecciones o sobrevivir al juego político, sino también depende de la calidad de éste y cómo se ejerce. “No quiero pecar de optimista, pero quisiera que ese fuera el mensaje de este tipo de fracasos, porque este tipo de problemas, sobre todo el del lunes, no se deben a efectos de la naturaleza, sino a una cadena de decisiones que pudieron ser previstas y corregirse. De haberlo hecho, muy probablemente nos habríamos ahorrado una tragedia”.



#YSUPERVISIÓN

FALTA INVERTIR MÁS EN MANTENIMIENTO

En el país no se invierte lo suficiente en supervisión y mantenimiento de obras,

advirtió Marco Gutiérrez, presidente de la Cámara Nacional de Empresas Consultoras (CNEC), luego del accidente de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.

En entrevista con **El Heraldo de México**, el ejecutivo dijo que esas tragedias se pueden evitar y que también pueden tener origen en diferentes etapas de la construcción.

En primer lugar, añadió, pueden derivarse de la elaboración de proyectos ejecutivos mal diseñados, luego con las modificaciones que surgen y cuando la ejecución de las obras no respeta esta documentación técnica.

"Lo sucedido es para insistir en la importancia de la supervisión de las obras y la contratación de empresas especializadas. Si se hace un buen diseño y se respeta, no tienen por qué suceder estos accidentes. En el país actualmente no se está invirtiendo lo suficiente en supervisión ni en mantenimiento. Esto que sucedió es un llamado

EL PRESIDENTE DE LA CNEC AFIRMA QUE LA TRAGEDIA EN LA LÍNEA DORADA ES UN LLAMADO DE ATENCIÓN PARA LAS AUTORIDADES

POR EVERARDO MARTÍNEZ

a autoridades estatales y federales a hacerlo", alertó el ejecutivo.

De acuerdo con cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el presupuesto etiquetado en 2021 para mantenimiento y supervisión para carreteras ascendió a 16 mil 401 millones de pesos, 8.7 por ciento menos que lo registrado en 2020.

Los datos de la dependencia apuntan que 96 por ciento de los recursos para mantenimiento

MENOS RECURSOS

22%

• DISMINUYERON PARA CUIDAR AEROPUERTOS.

13%

• BAJARON PARA VIGILAR LOS PUERTOS.

están etiquetados para el sector de infraestructura carretera; el resto es para aeropuertos, puertos y ferrocarriles.

Cabe señalar que estos tres sectores tienen participación del sector privado, por las concesiones que se dieron en el sexenio de Ernesto Zedillo.

Gutiérrez dijo que en el país hay ingenieros nacionales especializados en estructuras, que tienen la sensibilidad, conocen el subsuelo y pueden realizar el peritaje técnico del accidente en la Línea 12 que va a realizar una firma noruega contratado por el gobierno capitalino.

ACCIÓN EN OBRAS

1

• Los puertos, aeropuertos y ferrocarriles están concesionados a privados en el país.

2

• Cerca de 12 por ciento de las carreteras en México son de cobro, lo que paga su reparación.



Hay falta de revisión en el mantenimiento y desde el proceso constructivo”.

ALEJANDRO GUEVARA
FEDERACIÓN MEXICANA DE COLEGIOS DE INGENIEROS CIVILES

PONEN EL FOCO EN LA SOLDADURA

Señalan falla de origen y de mantenimiento

El presidente de la Federación Mexicana de Colegios de Ingenieros Civiles llamó a revisar todo el trazo de la ruta

DE LA REDACCIÓN
comunidad@gtmm.com.mx

La combinación de una “falla dúctil”, de origen, y una “falla frágil”, de mantenimiento, podrían haber incidido en el desplome del tramo elevado del Metro el lunes pasado y para evitar una nueva tragedia sería necesario someter a revisión total la Línea 12, afirmó Alejandro Guevara, presidente de la Federación Mexicana de Colegios de Ingenieros Civiles.

“Es una trabe de acero, que se le pone como refuerzo, para hacerla más flexible.

Y con la poca información que se tiene lo que estamos visualizando es que sí, efectivamente, hay una falta de revisión en el mantenimiento y obviamente desde el proceso constructivo”, señaló en entrevista con Pascal Beltrán del Río para **Imagen Radio**.

Además, dijo, llama la atención que la falla se presente a la mitad de la trabe, por lo que una de las principales hipótesis sería un defecto en la aplicación de la soldadura de ésta, que “podría no contar con la norma adecuada”.

“Se logró identificar, en fotos que han circulado y que son evidenciales, cómo es el punto de dos elementos, por medio de la soldadura, y eso creo que podría ser una de las investigaciones a seguir”, expresó Alejandro Guevara.

“Se pudo haber evitado”

La falta de mantenimiento o el uso de ingeniería barata podrían haber detonado el desplome de los dos vagones, aseguró Carlos Herrera, ingeniero civil de la Facultad de Ingeniería de la universidad La Salle.

“Seguramente fue una falla que se pudo haber evitado y de eso no hay vuelta atrás, pero en este momento es un poco

irresponsable buscar de inmediato a algún responsable o exonerar a quienes están implicados; desconocemos condiciones particulares del accidente, pero sí podemos pensar, a reserva del dictamen que se emita, que tiene un origen multifactorial”, dijo y recordó las fallas tras la inauguración.

— Laura Tortiblo

14 COM



LLAMAN A REVISAR LA LEY DE OBRAS

Colegio de Arquitectos: hay una cadena de negligencia

POR GEORGINA OLSON

georgina.olson@gmm.com.mx

14
10^a

“El colapso en la Línea 12 es resultado de una mezcla de negligencias que tocan aspectos de ingeniería, diseño estructural, cálculo, de ejecución, seguramente, de mantenimiento y de decisiones políticas de los tiempos en que se esperaba tener la obra”, dijo Honorato Carrasco, presidente del Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México.

Lo que demuestra la tragedia, expresó en entrevista con este diario, es que se tienen que revisar los procedimientos de obra pública.

“Tienen que ser mucho más cuidadosos en la parte de la planeación y en el proyecto. La Ley (de Obras Públicas) es una ley que atiende

nada más la parte de costos y es una ley muy caduca; está sujeta a cuestiones de corte presupuestal y político”, dijo Carrasco.

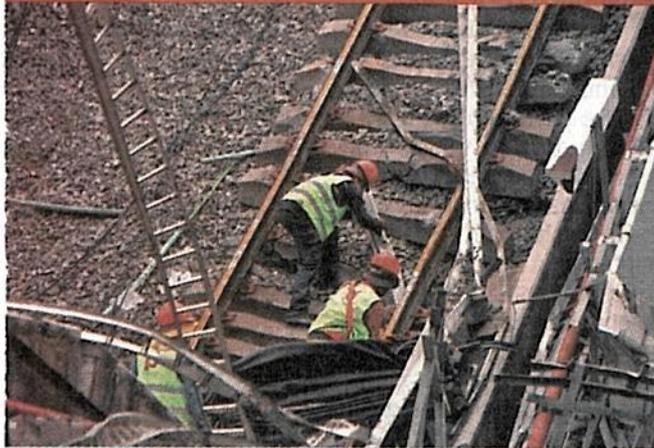
“Así se evitarán estas cosas que nos suceden cíclicamente: cuando no es un tramo elevado del Metro, es un tramo de la carretera de Cuernavaca, pero siempre están pasando este tipo de cosas”.

Al respecto recordó que la L12 se licitó a mano alzada, “como un proyecto ‘llave en mano’, con un monto original y con una descripción muy general del proyecto.

“Se decía: ‘se desarrollará una línea del Metro con tantas estaciones y tantos talleres’; se describe a nivel muy general, y el proyecto se fue desarrollando conforme fue avanzando la obra”.



Inició retiro de escombros



Fotos: Mateo Reyes

Lo primero que harán los trabajadores del STC será retirar el balasto y llevarlo a la zona de talleres de Tláhuac.

Alrededor de las 16:00 horas de ayer dieron inicio los trabajos para la remoción de escombros en la zona del incidente de la estación Olivos de la Línea 12, informó el Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Los trabajos son supervisados por personal de la Gerencia de Obras y Mantenimiento del STC y se realizarán de forma continua las 24 horas del día.

El material que se está retirando, en primer lugar, es el balasto y será trasladado a la zona de talleres de Tláhuac.

También se realiza el retiro de estructuras metálicas y de concreto, tanto a nivel de piso como en la instalación elevada.

“En el sitio continúan peritos de la Fiscalía General



Personal de la Gerencia de Obras y Mantenimiento trabajarán las 24 horas del día.

de Justicia de la Ciudad de México, quienes documentan el proceso de retiro de desechos”, indicó el organismo en un comunicado.

— Jonds López

iv am



▲ El STC Metro informó que ayer a las 16 horas empezaron los trabajos de remoción de escombros en la estación Olivos de la línea 12, donde un auto quedó atrapado tras el colapso de la trabe. Las labores, que incluyen el retiro de

estructuras metálicas y de concreto, fueron supervisadas por la Gerencia de Obras y Mantenimiento del organismo. En el sitio continúan peritos de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México. Foto Luis Castillo

27 cap



GCDMX dará apoyo integral a víctimas

La atención médica, psicológica y jurídica para las víctimas del accidente de la Línea 12 del Metro está garantizada, aseguró Armando Ocampo, titular de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas de la Ciudad de México.

En entrevista, el funcionario comentó que tras el siniestro se activaron dos seguros que pagarán las indemnizaciones correspondientes y absorberán los gastos funerarios y hospitalarios de los afectados por el desplome en la Línea 12.

"En el gobierno de la

1707m

EL DATO

Apoyo

A través del correo [atencionavictimas.stc@gmail.com](mailto:stc@gmail.com) se puede solicitar el apoyo y la atención de las autoridades.

Ciudad de México contamos con un seguro institucional en el cual digamos todos los gastos médicos, todo el tema asociado a rehabilitación en el caso de las víctimas lesionadas está cubierto en este

sentido, es decir, absolutamente gratuito todos los aparatos en cuestiones médicas que se necesitan están y estarán cubiertos", aseguró.

El funcionario capitalino indicó que además del servicio médico que se brinda a los lesionados en hospitales públicos, a través del seguro colectivo del Metro, también se les atenderá gratuitamente en los hospitales San Ángel Inn Chapultepec, San Ángel Inn Universidad, San Ángel Inn Patriotismo y San Ángel Inn Dalinde.

— Wendy Roa



Los choferes de los camiones dijeron que deben bajar a los usuarios en cada estación de la Línea 12, no se pueden detener calles antes, aunque toquen el timbre.



GERMAN ESPINOSA, EL UNIVERSAL

Usuarios de L12 “hacen el doble de tiempo”

Aunque el paso de camiones de la red emergente es constante, en algunas zonas se genera caos vehicular en Línea Dorada; espera es de 5 a 10 minutos

SALVADOR CORONA 22-ME Y EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

Tras el colapso de una trabe en el tramo elevado de la Línea 12 del Metro, que provocó la muerte de 25 personas, usuarios de la red de transporte han realizado el doble de tiempo para llegar a cualquiera de las estaciones de Mixcoac a Tláhuac, en ambos sentidos, además de que en varias zonas se ha generado caos vehicular.

“Hice el doble de tiempo de la estación Tezonco a Mixcoac. El paso del transporte emergente es

constante, pero realmente esperamos que pronto quede arreglada la Línea 12 pues era de gran ayuda”, dijo Miguel Ángel, usuario de la Línea Dorada.

EL UNIVERSAL recorrió la avenida Revolución hasta avenida Universidad, tramo en el que el paso de la red emergente de transporte es constante; pero es insuficiente para atender las más de 200 mil usuarios de esa línea.

En avenida Revolución y Extremadura, a un costado de la estación Mixcoac, se genera una gran fila de camiones de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y concesionados que arriban desde Tláhuac, y aunque su salida es rá-

pida causan nudos viales.

En ese sentido, los autobuses deben dejar a los usuarios frente al Metro, deteniendo el tránsito por varios minutos, aunque podría evitarse si el pasaje descende una calle antes.

“No podemos dejarlas antes, ni hacer paradas antes, en cada estación de la Línea 12 se deja a las personas; ni aunque toquen el timbre en varias ocasiones, no vamos a detenernos”, explicó un chofer de RTP.

En la terminal de Mixcoac hay una coordinación de los elementos de seguridad y de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de Mé-



DIEGO SIMÓN. EL UNIVERSAL

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México informó que las unidades de CapitalBus y TVR se sumaron a la red emergente de transporte para agilizar los traslados de los usuarios.



GERMÁN ESPINOSA. EL UNIVERSAL

El costo del servicio se mantiene en 5 pesos, detalló el secretario de Movilidad.

xico para que las personas tomen el transporte emergente con rapidez, pues cada dos minutos salen camiones rumbo a Tláhuac.

En la estación Zapata, por breves minutos se realizaban aglomeraciones de personas, incluso algunos no guardaban la sana distancia pese a la pandemia.

“Desde Lomas Estrellas hice un tiempo de 55 minutos, voy tarde para el trabajo, normalmente me hago 35 minutos. Tomé mis precauciones, sí hay muchos camiones pero uno va atrás de otro y no dejan espacio para que vayan

rápido”, expuso Graciela Velázquez, usuaria de la Línea 12.

Dijo que no le agrada la idea que el Gobierno capitalino cobre el transporte emergente ya que no es el mismo servicio que ofrece el Metro y es como “si los ciudadanos pagaran el accidente”.

Ajustes

El secretario de Movilidad, Andrés Lajous, destacó que ajustaron el plan emergente y dejaron de tener dos circuitos a uno solo para dar un mejor servicio sobre avenida Tláhuac.

“[El martes] fue un día con muchos retos en términos de movilidad y entendemos las molestias de los usuarios. Para darles un mejor servicio, por la mañana tuvimos que operar con dos circuitos, pero por la tarde pudimos abrir un acceso en su estacionamiento y hacer el circuito completo”, afirmó que se mantiene el costo de 5 pesos en el circuito.

Enfaticó que las personas operadoras de transporte ya están organizadas y se sumaron nuevas unidades de TVR y CapitalBus para agilizar los traslados.

Respecto a los tiempos de espera promedio, Lajous expuso que fueron de 5 a 10 minutos, lo cual se logró al enviar unidades vacías a paradas intermedias de alta demanda (como Zapata y Tezonco), liberar avenida Tláhuac y cortes de circuito en horas pico para incrementar frecuencias.

Por la tarde, el Metro informó que, en conjunto con la Red de Movilidad Integrada se liberó un carril de la avenida Tláhuac para el paso exclusivo de unidades de transporte emergente, con dirección hacia Mixcoac. ●



Van rutas alternas entre tráfico y morbo

EDUARDO CEDILLO

Cada vez que un camión pasa por el lugar del accidente, todos los usuarios estiran el cuello hacia las ventanas para ver el sitio del derrumbe en la Línea 12.

Camiones, microbuses y RTP recorren la Avenida Tláhuac repletos de usuarios que, a falta de Metro, buscan alternativas para llegar a sus destinos.

La afluencia de vehículos en la zona dificulta la llegada puntual y retrasa a los pasajeros desesperados.

Dentro de los camiones RTP, que operan a falta de Metro, se olvida la existencia del Covid, pues las ventanas van cerradas y las unidades atiborradas.

En el lugar del colapso, autobuses, carros y motos bajan su velocidad para apreciar lo mayor posible el siniestro en la Línea Dorada. Muchos sacan su celular y guardan un recuerdo del acontecimiento, otros sólo señalan la estructura con expresión de asombro.

Además del servicio emergente, microbuses portan en sus parabrisas la leyenda "apoyo a Línea 12" para intentar cazar usuarios.

Por la mañana, en el paradero de Tláhuac las filas de personas que esperaban abordar eran inmensas.

Por la tarde, el caos vehi-



Hay quienes no pierden la oportunidad de tomar una foto del lugar del siniestro.

cular incrementó. La avenida fue cerrada una vez más por los trabajos de limpieza y los vehículos que van a Tláhuac fueron desviados por el estacionamiento del Súper Center Tláhuac.

El derrumbe no sólo afectó los tiempos de traslado, si no también el bolsillo de los usuarios, pues al tardar tanto en el tráfico, trabajadores optan por alternativas y rutas más costosas.



Las labores de remoción atraen la mirada de peatones que se detienen detrás de las vallas, desde los camiones, los pasajeros también voltean a ver el lugar de la tragedia.

Alfredo Moreno

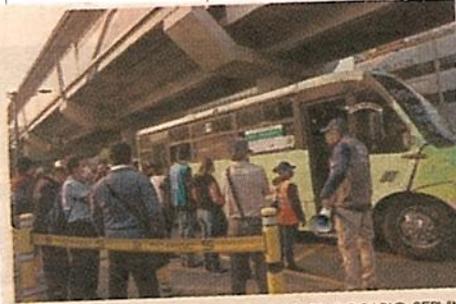


FOTO EE: ROSARIO SERVIN

Caos para transportar personas de Tláhuac al centro sin Línea 12 2

Aunque el Gobierno de la Ciudad de México dispuso otros medios de transporte público y alternativas con vehículos concesionados por tramos, a cambio de una cuota económica similar a la que cobra el STC Metro, se produjeron aglomeraciones y crisis en la movilidad de la zona.

eleconomista.mx



Familias, en incertidumbre ante seguro del STC Metro

de CDMX

Con el transcurso de las horas han salido más lesiones, estamos esperando a que se desinflame para ver si es requerible otra operación”

PATRICIA

Esposa de Sergio

“Nadie se ha comunicado del Gobierno ni del Metro... nadie se ha acercado, no nos han dicho si va a haber ayuda”, dice Patricia Salinas Manza, cuyo esposo, Sergio Alvarado, se encuentra internado en el Hospital de Xoco con fractura en siete costillas tras el desplome de un tramo elevado en la Línea 12 del Metro.

Sergio fue intervenido de urgencia, por lo que Patricia se encontraba a la espera de conocer si aún requería otra operación.

Aunque en redes sociales circularon testimonios de familiares a quienes se les requirieron comprar los materiales para atender a los pacientes heridos, no es el caso de Patricia, quien confirmó a este diario que el nosocomio no le cobró por la intervención ni solicitó algún medicamento o insumo.

Destacó que fue personal de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México el que se acercó para pedirle sus datos y le aclararon que el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro cuenta con un seguro... prometiendo que le enviarían más información al respecto.

Alas afueras de este hospital, se observa una

austera carpa con un letrero hecho a mano que reza “CDMX Informes Metro L12”, donde personal del Gobierno capitalino orienta a quienes llegan en busca de algún familiar... pero no sobre la reparación del daño.

Este diario consultó al STC sobre el mecanismo para acceder al seguro por parte de las personas afectadas, sin embargo, al cierre de esta edición la dependencia respondió que la información aún se estaba preparando, pero que ya se realizaban labores de contacto con los afectados desde el primer día, lo cual no fue el caso de la señora Patricia.

Por su parte, Grupo Mexicano de Seguros (GMX Seguros) confirmó que el Metro de la Ciudad de México es cliente de la firma y que al tener una póliza de Seguros de Daños y Responsabilidad Civil, se ampararán los daños a los bienes y a terceros, lo cual incluye a los pasajeros involucrados en el siniestro del lunes en la Línea 12.

En un comunicado, informó que ya se iniciaron los trabajos de ajuste correspondientes



INFORMES. A las afueras del Hospital de Xoco se observa una austera carpa con un letrero hecho a mano que reza “CDMX Informes Metro L12”.

y que la empresa está lista para responder por el conducto del cliente para la inmediata atención del caso, esto una vez se concluya con los trabajos de ajuste correspondientes.

/ARMANDO YEFERSON



Algunos colonos se acercaron a ver cómo quedó la obra.

PREPARAN DEMANDA

ALEJANDRO LEÓN

Familiares de Patricia Torres Díaz, vigilante en el aeropuerto y sostén económico de su familia, preparan una demanda por daños físicos y psicológicos.

Ella se encuentra hospitalizada en el Hospital Regional número 2 del IMSS, en donde fue operada por una fractura de tobillo.

Rosalía Torres, hermana de Patricia, explicó que personal del Ministerio Público le informó que tiene el derecho a denunciar.

Patricia tiene tres hijos y su esposo está incapacitado para trabajar desde hace 10 años.



La Directora del Metro supervisó las labores.



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

La Razón DE BALBUENA

Página:

1-3

Sección:

1 ->

Fecha:

6 MAY 2021

PEGAN PÉRDIDAS, FALTA DE SUSTENTO Y ATENCIÓN LIMITADA

Desplome en L-12 trastoca vida a familias de víctimas, a usuarios, negocios...

Por **J. Butrón, O. Carvajal y J. Chaparro**

DESPIDEN a fallecidos, algunos eran soporte económico; parientes de hospitalizados acusan retrasos de atención por falta de materiales y no tienen cómo comprarlos

PARA pasajeros habituales de la línea el cierre significa más gasto y levantarse más temprano; para los locales de la zona, pérdida de clientes **págs. 3 a 6**

TRAGEDIA LOS IMPACTA

"MI TÍO vende pizzas y es el único proveedor de su familia. El negocio está cerrado, son gastos y no hay quién los cubra"
OMAR GARCÍA, sobrino de Remigio Gayosso internado en Balbuena

"ESTOY VIENDO cómo comprarme una bici, porque seguro va a estar cerrado meses; estoy haciendo casi una hora al trabajo, pues el transporte público es muy tardado, en el Metro hacia 15 minutos"
NESTOR CRUZ, chofer

"ELLOS cierran y ya, ahorita con esto es otro golpe más. Estamos abiertos, pero no sirve de nada porque los carros no pasan y nosotros ya estamos padeciendo la falta de dinero"
CARLOS LÓPEZ, responsable de un servicio automotriz

Fallas y carencias en el Hospital General Balbuena

Denuncian familiares falta de equipo para atender a heridos



REMIGIO requiere dos cirugías, pero no lo han operado, tras el desplome del tramo elevado en la L12; a Mauricio no le han hecho estudios, porque no sirven los aparatos



METRO LÍNEA 12

LA TRAGEDIA

• Por Otilia Carvajal

otilia.carvajal@razon.com.mx

3

Remigio Gayosso necesita dos cirugías, una en el brazo y la otra en la pierna, por las fracturas ocasionadas al caer del vagón que se desplomó en la Línea 12 del Metro. Pero hasta este miércoles no tiene fecha para sus intervenciones.

Sus familiares aguardan afuera del Hospital General Balbuena desde que fue trasladado la noche del accidente en el que fallecieron 25 personas.

el tip

La Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas de la CDMX asegura que los afectados cuentan con un seguro institucional que considera la gratuidad de los servicios de salud.

También denunciaron que han sido abandonados por las autoridades, ya que el hospital no tiene los materiales necesarios para hacer las operaciones, por lo que deben cubrir los gastos del material que el personal les adelantó, es costoso.

La cirugía más complicada será la de la pierna, ya que es una fractura expuesta. "Se quedó sin piel", explicó Omar. A su tío sólo le han suministrado analgésicos para tratar la fractura, pero al estar descubierta temen que pueda infectarse con alguna bacteria.

Hasta este miércoles permanecían internadas 44 personas tras el colapso del tren, de acuerdo con el corte de las 21:00 horas del microsítio de la Ciudad de México.

Además, 47 personas han sido dadas

de alta, mientras que 9 fueron reportadas como desaparecidas.

Los informes médicos también han sido contradictorios, señaló su sobrino Omar García. Primero les dijeron que las operaciones eran de carácter urgente, pero hoy les comunicaron que podrían diferirse entre siete a 10 días.

Remigio no pudo regresar al día siguiente a su local de pizzas, a donde se trasladaba para trabajar desde Valle de Chalco. Llegaba a las 10:00 horas y se iba

después de las 9:00 de la noche, relató a *La Razón* su sobrino, Omar García.

El hombre de 42 años es el único sustento de su familia: su esposa y dos niñas de tres y seis años.

"Le gusta estar con su familia, disfrutar de sus hijas; es hogareño", recordó.

Su trabajo absorbía todo su día, por eso en su descanso aprovechaba para estar con sus hijas, comentó otra familiar.

"MI TÍO vende pizzas y es el único proveedor de su familia. El negocio está cerrado, son gastos y no hay quién los cubra"

Omar García
Sobrino de Remigio Gayosso, internado en el Hospital General Balbuena



el dato
El cuerpo del pequeño Brandon Giovanni, de 12 años, fue velado este miércoles y ayer mismo fue llevado al Panteón Tezonco, a pocos metros de donde ocurrió el accidente.

A los gastos del hospital se suma la renta del local, que debido al accidente está cerrado, por lo que piden el apoyo que el Gobierno capitalino se comprometió a dar.

Afuera del hospital ubicado en la alcaldía Venustiano Carranza, las familias de los afectados esperan a la intemperie para recibir el reporte médico al menos tres veces al día de los heridos.



Frente al nosocomio, con la bandera izada a media asta, hay un camellón techado con bancas que las personas acondicionaron para permanecer todo el día.

Las familias están equipadas con lo necesario para una jornada que podría extenderse por un número de días indefinido. Trajeron un garrafón de agua, tortas, sándwiches y cobijas.

Sobre esa calle también hay dormitorios gratuitos, módulos transparentes con un bloque de cemento y una colchoneta de plástico sobre éste. Las personas ingresan, intentan dormir, pero en menos de una hora vuelven a salir.

La familia de Mauricio "N", nombre cambiado para proteger su identidad, declaró que si bien han recibido atención de las autoridades y del personal de salud, el equipo del hospital para realizar los estudios del paciente está descompuesto.

El joven de 28 años está reportado como delicado. El parte médico indica que tiene trauma neurocraneal y torácico, además de afectaciones en los pulmones, explicaron dos de sus familiares, mientras se llevaban las manos al rostro.

Una de sus familiares comentó que es importante que el sector público cuente con equipo adecuado, no sólo para las víctimas del accidente, sino para las demás personas que son atendidas.

En el Hospital Balbuena también permanece Rigoberto Quiroz, padre de Brandon Giovanni, el menor de 12 años que falleció en el desplome de la trabe sobre avenida Tláhuac.



Fotos: Otilia Cuvejal y Cuartoscuro

FRENTE AL HOSPITAL General Balbuena los familiares esperan todo el día.

Un dolor de muelas lo llevó a perder la vida

• Por Jorge Chaparro
jorge.chaparro@razon.com.mx

JOSÉ JUAN Galindo Soto fue al dentista para atenderse un dolor de muela. Desde hace días tenía la molestia y aprovechó su descanso por el día de la Santa Cruz para ir al dentista. Él se dedicaba a la albañilería.

Le pidió a su esposa, Evelyn Xiomara Ramírez, que lo acompañara y ambos subieron a su auto. Luego de acudir a la cita médica, regresaban tranquilamente a su domicilio en la alcaldía Tláhuac.

Al pasar frente a la plaza comercial conocida popularmente como "Las Ollas", una de las ballenas del Metro cayó sobre el vehículo, provocando la muerte de José Juan.

Este miércoles lo velaron en el domicilio de sus padres, en la colonia Los Olivos, muy cerca de donde ocurrió el accidente.

Su madre, la señora Amelia, se encuentra enferma -pues sufre de presión elevada- por la im-

presión de ver el auto de su hijo aplastado por la pesada construcción, cuenta Efraín, padre de José Juan.

"Se puso muy mala por la impresión de ver el coche de mi hijo, se me volvió como loquita, desesperada, enojada; ya sabe cómo es eso de la presión. Cuando ve el accidente y todo... era su único hijo y, perderlo, está duro", dijo Efraín Galindo en entrevista.

Evelyn se encuentra hospitalizada con heridas, en el Hospital General de la Villa, lejos del lugar donde velan a su pareja, José Juan, de 34 años. Tampoco asistirá al sepelio.

En un domicilio de la colonia Ampliación Olivos, Efraín y Amelia organizaron el velorio "gracias a los vecinos que nos apoyaron con azúcar, café, vasos, ya ve que así se acostumbra aquí", contó Efraín Galindo.

Este jueves, a las 13:00 horas, se llevarán a cabo las exequias de José Juan en el Panteón de Tezonco.

9 personas están desaparecidas a raíz del accidente del lunes



DOBLE GASTO EN PASAJE

Pierden tlahuicas mucho sin la Línea Dorada

AURELIO SÁNCHEZ

La L12 dignificó la movilidad en Tláhuac y hoy colapsa la vida de millones de personas por corruptelas, acusan en redes sociales

Para los habitantes de Tláhuac, la Línea 12 del Metro era su mayor medio que transportaba a miles de usuarios y ahora que no está funcionando es un grave lío: reciben un duro golpe a sus bolsillos, porque el gasto de traslado se incrementa 100%.

David García, que trabaja en el centro de la ciudad, indicó que antes con 5 pesos llegaba y con la misma cantidad regresaba en unos minutos a su casa; ahora, deberá pagar una camioneta colectiva de 5 pesos más el boleto del Metro y lo mismo de regreso, lo cual es un duro golpe para su economía, además de que hará el triple del tiempo.

La Línea 12 dio dignidad a la movilidad en Tláhuac. Hoy colapsa la economía y la vida de millones de personas por la corrupción, señala Alaide, en un mensaje que lanzó a través de sus redes sociales.

Careciendo de un verdadero medio de transporte, los tlahuicas volverán a sufrir para poder llegar a sus destinos todos los días.

La habitante de Tláhuac, agrega: "Esta zona fue margina de los servicios de primera hasta que llegó la Línea Dorada, el tramo elevado con vistas espectaculares permitió a varios usuarios reducir sus ho-



El gobierno no ha dicho cuándo estará listo el servicio, por lo que seguirán las largas filas en los RTP /FOTO: DAVID DEOLARTE

El tramo elevado con vistas espectaculares permitió a usuarios reducir sus tiempos de traslado de tres horas hasta una

rarios de tres horas hasta una, por lo que ahora que no lo tendrán volverán a sufrir en exceso".

La mala gestión durante la construcción (tren-ruedas-vías, sin relación co-

mún), dos sismos, 2012 y 2017, y una constructora que abarató costos, han traído consecuencias trágicas; se colapsó la vida de muchos, un golpe a la calidad de vida de los residentes, a su identidad, un duro golpe a la economía.

Ahora, con todo esto deben buscar otro modo de transporte para reducir tiempos, pues el gobierno no ha mencionado cuándo podrá estar de vuelta la Línea Dorada.

Un duro golpe para los tlahuicas, que han sido marginados de poder contar con un medio de transporte digno.



#MetroOlivos

TEMEN QUE SE REPITA TRAGEDIA

Usuarios y trabajadores del Metro temen que pase lo mismo de la estación Olivos en Pantitlán de la Línea 9, en donde los hundimientos y desplazamientos son notables e incluso autoridades del sistema de transporte ya lo han evidenciado

Algunos compañeros empezaron a desalojar usuarios porque se creía que podía ocurrir un efecto dominó, en el que si una columna caía, las demás harían lo mismo"

Jesús Urban

Miembro del Sindicato Mexicano de Trabajadores del STC Metro



POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid

Usuarios y trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro temen que en las estaciones Pantitlán, de la Línea 9, así como en Oceanía, de la B, se repita la tragedia de Olivos, de la Línea 12.

En el incidente de Olivos, ocurrido el pasado 3 de mayo, una trabe colapsó en el tramo elevado de la intersección

dejando como saldo 25 fallecidos y 75 heridos.

Sin embargo, trabajadores y usuarios han denunciado que las estaciones Pantitlán de la Línea 9 y Oceanía de la B, principalmente, podrían sufrir el mismo percance, pues las ballenas y los pilares que las sostienen están en malas condiciones.

Reporte indigo recorrió la estación Pantitlán —que no solo es una de las que tiene daños en su estructura, también es de las que más usuarios mueve en toda la red con 180 mil pasajeros al día— y entrevistó a usuarios y trabajadores de los alrededores, quienes afirman temer porque la falta de mantenimiento podría provocar el colapso de la estación.

“No nos queda de otra”

Saliendo de Pantitlán de la Línea 9 hacia la calle Alberto Santos Dumont, en la colonia Civil, hay un puente que conecta el Centro de Transferencia Modal y el Bachilleres 10, desde ahí es visible un desnivel en la estructura de la primera ballena que está saliendo de los andenes de la estación.

Abajo de la estructura perjudicada pasan cientos de camiones que vienen de municipios mexicanos como Nezahualcóyotl y Chimalhuacán. Mientras que otras



FOTO: CUARTOSCURO

Trabajadores del STC preparan una huelga para exigir la destitución de Florencia Serranía al frente del Metro.

personas salen de la estación y cruzan el puente peatonal.

César Ramírez es uno de ellos, él vive en la colonia Agrícola Pantitlán y a diario usa la Línea 9 para ir hacia el Metro Patriotismo, donde trabaja como guardia de seguridad en la colonia Escandón.

Sus turnos son de 24 horas, por lo cual, por lo menos una vez al día (excepto en sus días de descanso) toma la ruta del STC que lo lleva hacia su centro de trabajo.

Afirma que sí ha notado el desnivel que tiene la estación; sin embargo, tomar el Metro es su mejor opción.

“No nos queda de otra, porque la otra opción para irme es

Conductores que pasan por las estaciones Pantitlán y Oceanía tienen miedo de un colapso por las malas condiciones de la infraestructura.



que vaya a Metro Puebla, pero es caminar 20 minutos y de mi casa a aquí son 10. Y si no viene muy lento el Metro llego en 30 hasta la Escandón. Entonces sí, a uno le da miedo, pero qué le hacemos, es la mejor opción”, dice Ramírez.

El hombre menciona que hasta hace dos o tres meses no le tomaba mucha importancia al desnivel y se le hacía normal, pero con la caída de la trabe en Olivos y que en redes sociales sociales han advertido que la estación Pantitlán de la Línea 9 también es de riesgo, ya es casi imposible no fijarse en la anomalía.

“Yo la veía y no me fijaba, pensé que era desgaste normal, ha de ser por los años, pero ahorita con lo que pasó en Tláhuac, como que ya la ves con más atención”, refiere.

A escasos 30 metros de la falla que está en la estación hay varios puestos de comida, de dulces y chicharrones que forman parte del paradero; y casi bajando el puente, hay una mujer quien vende chicles y cigarros, que pide ser llamada “Doña Lucy”. Ella dice que tiene miedo de que se caiga la estación.

“Yo estoy aquí abajo y sí me da miedo que un día se nos caiga y nos lleve a quienes estamos aquí y van en el Metro”, declara.

La problemática de Pantitlán no es nueva, el Plan Maestro del Metro 2018-2030 —documento que contiene los proyectos del Metro a ejecutar durante ese periodo— señala que la situación es grave y necesita intervención.

El plan detalla que el conjunto de Pantitlán, que comprende las Líneas A, la 1, la 5 y la 9, tiene

daños y desnivelaciones en su estructura.

“En general las diversas estructuras que constituyen el Conjunto Pantitlán presentan diversos tipos de daños y/o deformaciones en elementos estructurales y no estructurales. Estos efectos son de magnitudes variables y en ciertos casos los niveles de servicio no son deseables”, indica.

Asimismo, el documento apunta que las afectaciones a la estación son provocadas por los hundimientos regionales y el tipo de cimentación de las estructuras.

Por ello, el plan estipula que uno de los proyectos que se debe

realizar en el periodo 2018-2030 es la corrección de los problemas en la cimentación provocados por los hundimientos diferenciales.

Operadores con miedo

Los conductores de la Línea B del Metro tienen miedo de pasar por Oceanía, porque su estado es similar al de Metro Olivos, afirma Jesús Urban, miembro del Sindicato Mexicano de Trabajadores del STC Metro, organización gremial disidente.

Urban, quien es jefe de estación de Eje Central de la Línea 12 y estuvo en la noche del acci-

dente de Olivos, considera que las estructuras de las trabes de Oceanía y Pantitlán necesitan mantenimiento o podrían colapsar.

“Muchos compañeros tienen miedo, pero siguen trabajando aunque no les den las condiciones básicas”, refiere.

El trabajador del Metro no quiere que nadie, ni usuarios, ni colaboradores del sistema de transporte vuelvan a pasar

por lo mismo que sucedió el 3 de mayo.

Urban relata que cuando pasó el accidente, solo se enteraron por radio de que había sucedido un percance en Olivos pero no imaginaban la magnitud.

Minutos después, cuenta, cuando se empezaron a comunicar con el conductor del tren siniestrado, muchos entraron en shock.

Añade que ante la incertidumbre de por qué colapsó la trabe, usuarios y trabajadores creyeron que vendría una reacción en cadena.

“Algunos compañeros empezaron a desalojar usuarios por-

El Plan Maestro del Metro 2018-2030 detalla que el conjunto de Pantitlán, que comprende las Líneas A, la 1, la 5 y la 9, tiene daños y desnivelaciones en su estructura

que se creía que podía ocurrir un efecto dominó, en el que si una columna caía, las demás harían lo mismo”, indica.

Jesús Urban dice que alrededor de ocho mil trabajadores del Metro preparan una huelga para exigir la destitución de Florencia Serranía al frente del Metro y mejores condiciones laborales por su omisión e incapacidad tanto en el colapso de Metro Olivos como en otros siniestros.



Ante reportes de usuarios se revisó estación Pantitlán

HILDA ESCALONA

8

Después de que vecinos y usuarios reportaron grietas y mal estado en la estación Pantitlán del Metro y a la altura de Flores Magón en la Línea 9, que corre de Pantitlán a Tacubaya, el secretario de Obras y Servicios, Jesús Antonio Esteva Medina, informó que hicieron una revisión y esperan los resultados.

"Se hizo una revisión en Pantitlán, estamos esperando los resultados. Como saben, esas líneas en especial tienen desniveles que se monitorean y que se reflejan en diferentes puntos. Para hoy tendremos información sobre lo que se ha reportado en Pantitlán y estaremos dándolo a conocer a medida que vayamos avanzando en las demás líneas". Al preguntarle si existe un plazo estimado para que se lleve a cabo el análisis, el funcionario dijo que el programa completo lo tendrán mañana.

"Como saben, una vez que se presentan deformaciones o desniveles, lo importante es evaluar si esto tiene un efecto respecto a la operación; toda la ciudad tiene un subsuelo blando y las estructuras desniveles. Lo que hay que medir es el riesgo que representan estos desniveles para la operación, y eso es lo que estaremos evaluando".



METRO Y TREN LIGERO

Protestan dando paso libre

POR JONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@gimm.com.mx

Un grupo de encapuchados permitió el paso sin pagar en la estación Insurgentes de la Línea 1 del Metro.

Dijeron que se trata de una protesta por el incidente de la Línea 12 del Metro que dejó 25 personas muertas.

Los manifestantes lanzaron consignas como "evadir, no pagar, otra forma de luchar", "no fue accidente, fue negligencia", "porque nuestra vida no vale cinco pesos" y "Metro popular, pase sin pagar".

Los inconformes abrieron las puertas a un lado de los torniquetes por donde las personas pasaron de forma gratuita.

Esta misma situación ocurrió en la terminal del Tren Ligero en Xochimilco.

Desde la entrada, los encapuchados llevaban unos cartelones que decían "No pago, Estado asesino" y otras que señalaban a funcionarios públicos como criminales.

Ya dentro, los encapuchados manipularon los torniquetes para que los usuarios pudieran pasar sin pagar.



Fotos: Jonás López y Cuartoscuro

En la estación Insurgentes de la Línea 1, los encapuchados abrieron la puerta de discapacitados al lado de los torniquetes.



En Xochimilco, desde la entrada anunciaban el paso libre para los usuarios y, al interior, manipulaban los torniquetes para ingresar.



Página:

1

Sección:

ED

Fecha:

6 MAY 2021

Empatía

El Metro de Londres mandó un mensaje de solidaridad a la CDMX tras el derrumbe en la L-12. “Mandamos nuestro amor a la gente de la Ciudad”, se lee en un panel informativo.



Service information

Date

Time

WE ARE SENDING OUR LOVE

TO THE PEOPLE OF MEXICO CITY

IF ONLY WORDS COULD HELP

TO EASE YOUR PAIN AND SORROW;

MAY THE ANGEL OF INDEPENDENCE FLY OVER

THE FLOATING GARDENS OF XOCHIMILCO

AND GUIDE YOU ALL THROUGH THIS TERRIBLE TRAGEDY

AND GIVE YOU THE STRENGTH

TO FIND A BETTER TOMORROW.

REST IN PEACE TO ALL OF THE PEOPLE WHO
HAVE LOST THEIR LIVES IN THIS TRAGEDY.
SENDING LOVE AND THOUGHTS TO THOSE
WHO HAVE BEEN INJURED AND EVERYONE
AFFECTED.



Piden revisar los transportes públicos masivos del Edomex

RUBÉN PÉREZ

Para los integrantes del colectivo denominado "No al tarifazo Edomex", el accidente ocurrido en la Línea 12 del Metro el pasado 3 de mayo constituye un suceso que debe encender los focos rojos para que de manera inmediata se revisen las condiciones en las que se encuentran los transportes públicos masivos de la entidad.

Al dar a conocer su postura mediante un documento institucional, el citado co-

lectivo exigió a las autoridades estatales garantizar la operación en buenas condiciones de los medios de transporte mexicanos, pues la falta de mantenimiento representa un potencial peligro como ya se vio en el Sistema de Transporte Colectivo de la CDMX.

Indicaron que los proyectos del gobierno estatal deben privilegiar la infraestructura y las unidades que a diario trasladan a miles de usuarios por encima de los planes que tengan que ver con obras

viales para los automovilistas.

En este sentido, el colectivo "No al tarifazo Edomex" expresó la apremiante necesidad de democratizar el presupuesto para que vaya enfocado más al transporte masivo y no al particular.

Es imprescindible tener un "transporte público digno y de calidad, accesible para personas con discapacidad, seguro y respetuoso con el ambiente; inversión de construcción de alternativas de movilidad sin emisiones como áreas peatonales y ciclovías

Imprescindible tener un "transporte público digno y de calidad, accesible para personas con discapacidad"

que garanticen la seguridad de los usuarios", indicaron los integrantes del colectivo.

Agregaron que "los habitantes del Estado de México viven en una de las entidades más contaminadas del país, pagando con disminución de la calidad de vida, enfermedades en vías respiratorias y muertes el privilegio de unos cuantos".

En relación con las tarifas que se cobran en el Estado de México, indicaron que es necesario homologar el costo del pasaje con la Ciudad de México.



Página:

14

Sección:

CON

Fecha:

5 MAY 2021

Víctimas mortales

La cifra de muertos se mantenía anoche en 25, 21 de los cuales murieron en el lugar de los hechos y cuatro mientras eran atendidos en algún hospital.

14 con



PERSONAS

continuaban ayer hospitalizadas

Desaparecidos

En el último corte de ayer, el gobierno de la ciudad informó de nueve personas reportadas como ausentes a través de Locatel.



Rostros de la tragedia



Fallecidos en el colapso de la Línea 12 del Metro

• INFOGRAFIA: MILENIO



José Luis Hernández Martínez
60 años



Melitón Velasco López
46 años



Angélica Segura Osorio
44 años



Liliana López García
37 años



Mario A. Bautista Sánchez
25 años



Immer del Águila Pineda
29 años



Miguel A. Vázquez Castellanos
24 años



Cristian López Santiago
41 años



Jesús Baños García
28 años



Lorenzo Islas Cruz
60 años



Brandon G. Hernández Tapia
13 años



Alejandro Mendoza Vega
53 años



Sergio Valentín Rodríguez
61 años



Carlos E. Pineda Bernal
38 años



Santos Reyes Pérez
31 años



Gildardo Rodríguez Galicia
53 años



**GUADALUPE
LOAEZA**
gloaezatovar@yahoo.com

Político turbio y evasivo, sobre las espaldas de Marcelo Ebrard pesan ahora 25 vidas.

El simulador GA

Duelen más las malas noticias de lejos que de cerca. Con angustia y coraje me enteré en Woodstock por todos los diarios que me llegan por Internet que colapsó el Metro. En seguida me acordé cuando Marcelo Ebrard, entonces jefe de Gobierno, me invitó a la presentación del tren "Elena Poniatowska" de la Línea 12, llamada Línea Dorada, con casi 25 kilómetros. Esa mañana todos los presentes estábamos encantados por la iniciativa del Sistema del Transporte Colectivo, el primero que ponía nombres de personajes ilustres. "Hablar del Metro es hablar del tiempo", dijo Poniatowska al afirmar que el color naranja transmitía una sensación de alegría a sus pasajeros, "a diferencia del Metro de París que es muy oscuro", agregó la escritora. Entonces los invitados no sabíamos que desde que entró en operación, la costosa Línea Dorada había presentado múltiples fallas y que había costado 26 mil millones de pesos. Diez años después esa misma Línea 12, inaugurada con tanto júbilo y orgullo, más que alegría ha provocado 25 muertos, más de 70 lesionados y varios desaparecidos. Sin embargo, Ebrard

se deslinda totalmente e incluso nos recuerda con toda la cobardía del mundo que: "El que nada debe, nada teme". Típica frase de alguien que sí teme porque debe mucho. Sobre las espaldas del ahora secretario de Relaciones Exteriores pesan 25 vidas y muchos heridos. De allí que se encuentre en un verdadero dilema en su carrera política porque como dice *The New York Times*: "El accidente -y la incapacidad del gobierno de actuar antes para resolver los problemas conocidos de la línea- de inmediato desató una tempestad política para las tres personas más poderosas de México: el presidente y las dos figuras políticas que, se cree ampliamente, son las primeras en la línea de sucesión del partido gobernante y, posiblemente, del país".

A Ebrard nunca le he creído nada. Desde que lo conozco de la época de Camacho Solís, siempre me ha parecido un político oscuro, evasivo y cuya única obsesión en su vida es llegar, cueste lo que cueste, a la Presidencia. Nunca supimos por qué, cuando se autoexilió del país en medio de sospechas por la construcción de la Línea 12 del Metro, en el 2015, se hospedó en el hotel Península,

el más caro de París; nada más una noche costaba 30 mil pesos. En febrero de ese mismo año, Ebrard ya se había registrado en los primeros lugares de las listas plurinominales para candidato a diputado perfilándose como coordinador de la bancada de Movimiento Ciudadano. Finalmente anularon su candidatura, no obstante, anunció que recurriría a organismos internacionales. Hasta viajó a Ginebra, Suiza, donde entregó un documento al Comité de Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas. Para no hacerles el cuento tan largo, nunca se hizo una investigación formal contra Ebrard, sin embargo, su familia sí sufrió las consecuencias, al congelarles sus cuentas por las sospechas de desvíos de recursos a su ex esposa Mariagna Prats y a sus hermanos. Entonces, secretario Ebrard, ¿de verdad no tiene nada que temer, ni que deber? Nada más haga memoria y verá que tiene usted su conciencia bien sucia, o para hablar en cristiano: súper cochina.

Algo que siempre me ha intrigado de este funcionario dos caras es si llegó a declarar la compra de una residencia ubicada en Plaza Río de Janeiro 46 (vendida por Jorge Saldaña al Departamento del Distrito Federal), la cual, por cierto, mandó a remodelar de una forma cursi y ridícula (ensanchó la puerta del garage como si se tratara de una casa de Bosques de las Lomas y mandó colocar contra un enorme muro un jardín horizontal con mucha hiedra, esos que son carísimos. Durante mucho tiempo, había muchos guaruras en el portón. Todas estas obras se hicieron mientras Ebrard vivía en París). Habría que decir igualmente que esta residencia forma parte del patrimonio de la ciudad, ya que se trata de una



Página:

1-1

Sección:

A

Fecha:

6 MAY 2021

casa completamente porfiriana. Lo más llamativo de todo es que Ebrard prácticamente nunca ha habitado la casa. Antes de que lo nombraran secretario de Relaciones Exteriores, Ebrard se mudó a su pequeño departamento de toda la vida, que se encuentra frente al Parque México, ya que la casa de Plaza Río de Janeiro resultaba ¡¡¡demasiado ffi!! ¿Cómo se llama eso? Si-mu-la-ción. No hay duda, Marcelo Ebrard es un simulador.

No, este político tan turbio y dos caras, Marcelo Ebrard, no puede ser candidato a la Presidencia, debe 25 vidas y está inmiscuido en mucha corrupción por el colapso de la Línea 12 del Metro.



TU OPINIÓN

cartas@reforma.com

REFORMA



APROVECHAR TRAMOS

Posiblemente se pueda poner en servicio en forma parcial la parte subterránea y la de superficie plana a cielo abierto de la Línea 12 del Metro, por ahora suspendido. RA

De ser posible hacerlo, se aprovecharía ese tramo de la Línea atendiendo a un gran número de usuarios dentro de ese recorrido en tanto se resuelven los problemas y se realizan los trabajos estructurales de los tramos elevados, lo que seguramente tomará mucho tiempo.

RICARDO DE VILLAFRANCA / Álvaro Obregón

Un poco de humanidad

Echarse la culpa unos a otros no va a revivir a los muertos, ni va a darles a las familias la paz que necesitan.

Por qué no asumir por una vez la responsabilidad que tiene el Gobierno, ya que había varios reportes de la pésima condición de la Línea 12 por falta de mantenimiento.

Es urgente que se revisen todas las Líneas para detectar fallas y destinar el presupuesto adecuado para repararlas, e indemnizar a las familias.

Tengamos un poco de humanidad, no sólo importan las elecciones.

ANA MARÍA GARCÍA ALISEDA / Álvaro Obregón



Página:

B

Sección:

A

Fecha:

5 MAY 2021

EL LECTOR ESCRIBE

Desastres en el Metro

Es cierto que la Línea 12 del Metro ha presentado fallas desde el principio, pero también es cierto que la administración actual tiene la obligación de supervisar todas y cada una de las estaciones, trenes, vías, neumáticos y toda la instalación eléctrica de la red del Metro periódicamente.

Van varios desastres en el Metro que han costado vidas humanas. ¿Qué más tiene que pasar?

Feliciano López Cruz

*Gustavo A. Madero,
Ciudad de México*

EA



YO LECTOR

RECONOCIMIENTO

9A

La tragedia del pasado lunes en la Línea 12 del STC Metro y que aún nos abrumba, nos ha dejado un rosario de dolor por las personas que fallecieron, por las que resultaron lesionadas y que tendrán secuelas de por vida y, por supuesto, de las familias afectadas que más que indemnizaciones, requieren justicia.

Sin embargo —no sé por qué siempre pasa así—, es justo en las tragedias que surgen héroes, heroínas que emergen del anonimato para dar un poco de lo poco que tienen a quienes más lo necesitan.

Yo quiero agradecer a las mujeres, quienes, otra vez, organizadas como suelen hacerlo, salieron la noche del lunes a comprar pan, hicieron café o té y lo repartieron entre las personas que estaban ayudando a rescatar a los lesionados.

Esas mujeres ofrecieron sus casas para refugiar a quienes no sabían a dónde ir. Abrazaron y calmaron a quienes lo necesitaban.

Fueron ellas y los vecinos que estaban a unos metros de donde sucedió esta tragedia quienes sostuvieron a las personas que estaban lastimadas, desorientadas o asustadas.

Repito, esta muestra de bondad, de solidaridad, de empatía pura sólo la había visto en el sismo de 2017 cuando una marabunta de personas se dejó venir para sostener a la Ciudad de México, justo como lo han hecho estos días.

Así que sepan que, al menos yo, residente de esta alcaldía, tlahuica con orgullo, me siento afortunada de tenerles entre mis vecinos, y reconozco ampliamente la labor que realizaron.

Por otra parte, esperamos que la transparencia reine en las investigaciones, que no haya nada que esconder, que la justicia llegue a cada una de las personas afectadas, que siga habiendo solidaridad entre nosotros, como habitantes de la Ciudad de México, pero ojalá no sólo fuera en las desgracias, sino en cualquier día y, sobre todo, que esto no vuelva a pasar, que no haya más tragedias.

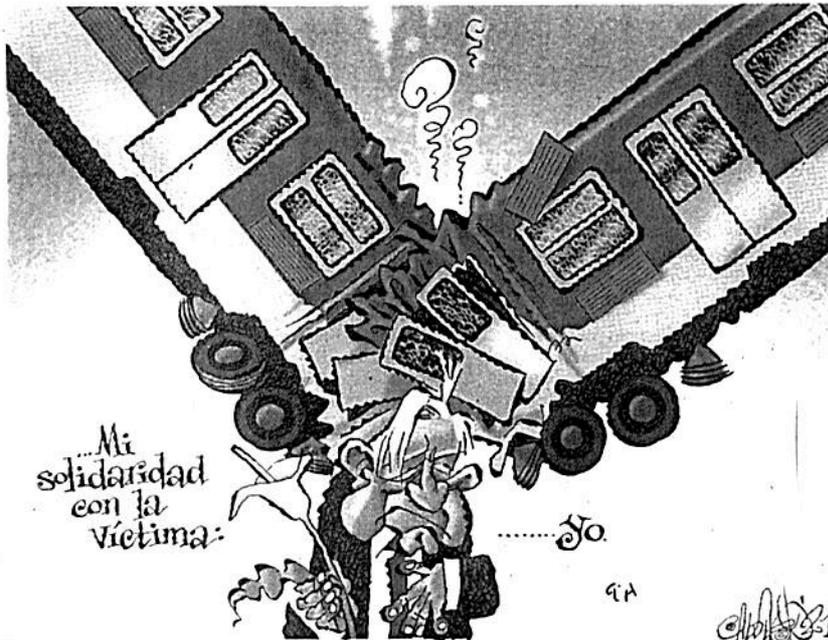
MINERVA RODRÍGUEZ
CIUDAD DE MÉXICO



PACASSO EN REFORMA

8A

OIGAN,
NO SAQUEN
RAJA POLÍTICA
A LAS
TRAGEDIAS.



...Mi
solidaridad
con la
víctima:

.....So

9A

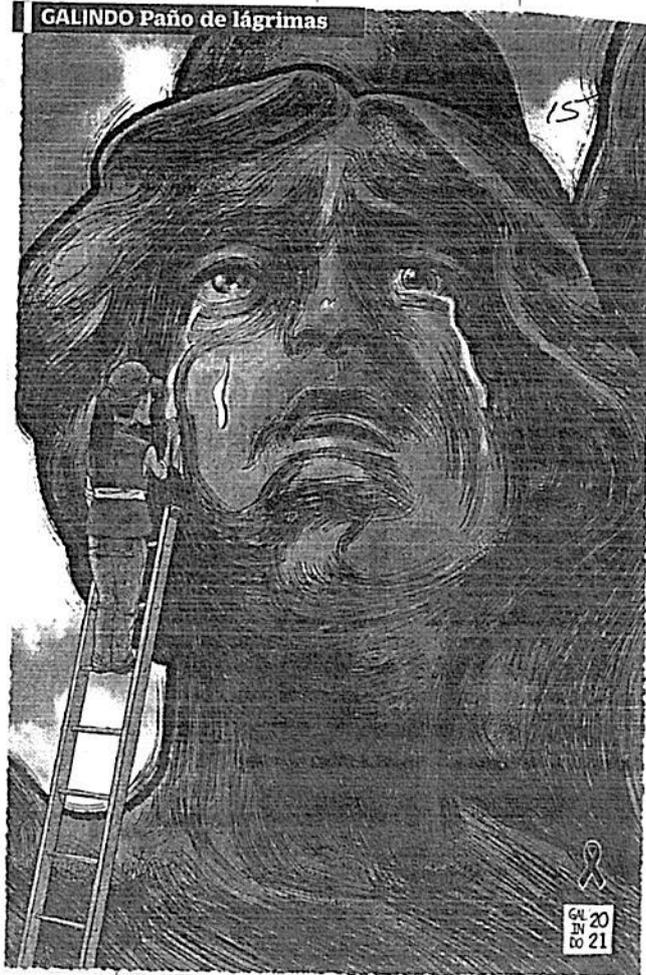
Chal...
EN REFORMA



KEMCHS Mal y de malas

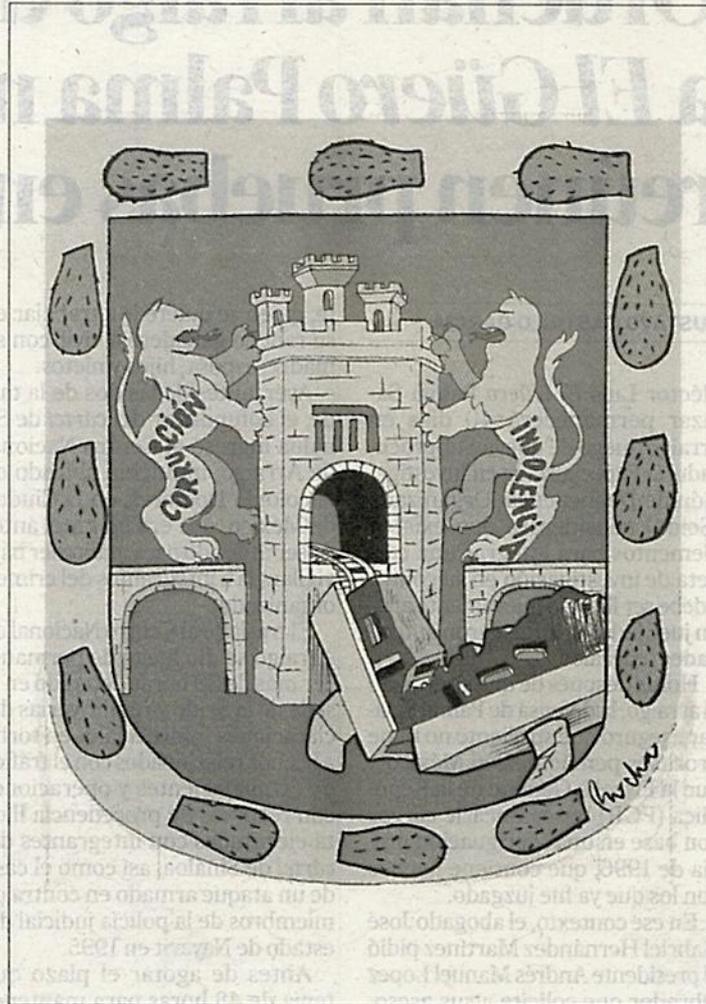


GALINDO Paño de lágrimas





TRISTE IMAGEN • ROCHA





EL PAÍS DE NUNCA JABAZ/FLORERO DE FLORENCIA



RAPÉ/DAÑO ESTRUCTURAL





34





GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

EL HERALDO
DE MÉXICO

Página: _____

Sección: _____

Fecha: _____

- 6 MAY 2021

TAL CUAL

Alarcón





Página:

34

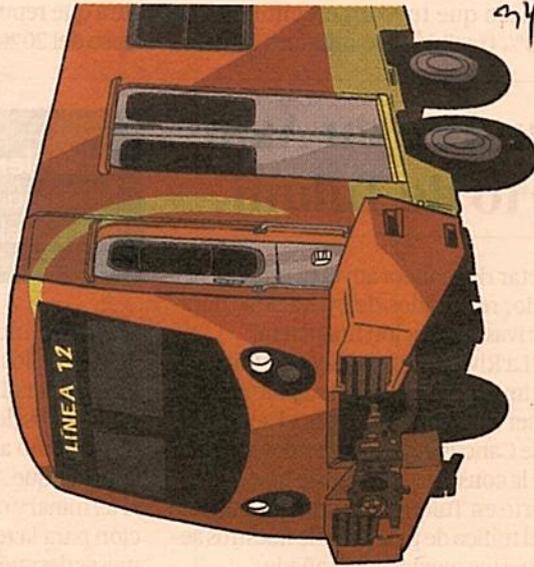
Sección:

Fecha:

6 MAY 2021

La caída

Chavo del Toro



LA CAÍDA by @chavodeltoro