

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



#VIADUCTOELEVADOENL12

# Estudio advirtió riesgos

UN ANÁLISIS ELABORADO POR ALDF Y ESPECIALISTAS, ANTICIPÓ DESVENTAJAS

7

ESTUDIOS DE COMINSA, PARA EL METRO.

26

MMDP FUE COSTO FINAL DE LA OBRA DE LA L12.

POR CARLOS NAVARRO  
PAIS@HERALDODEMEXICO.COM.MX

Antes de iniciar su construcción, en un estudio de la VI Legislatura de la ALDF, junto con especialistas, sobre la L12 del Metro, se advirtieron las desventajas de construir un viaducto elevado: "las características y variaciones del suelo (...) inducen asentamientos diferenciales que afectan el comportamiento de la estructura y (...) reducen la seguridad de las instalaciones".

El estudio indagó las razones que originaron la suspensión del servicio en 11 estaciones. Se exhibió un comparativo de ventajas y desventajas entre un cajón subterráneo y un viaducto elevado, que hizo la empresa Consultoría Metropolitana de Ingeniería SA de CV (Cominsa). "El sistema estructural es susceptible de deformacio-

## TUVO DIFUSIÓN

1

• Fernando Espino dijo que el estudio lo conocieron Miguel A. Mancera y Joel Ortega.

2

• El primero como jefe de Gobierno, y el segundo como director del Metro.

3

• Cominsa es de Rubén Ochoa, comenzó a operar en 1986 y le adjudicaron 19 proyectos.

nes ante los asentamientos diferenciales, reduciendo los factores de seguridad; (...) las características y variaciones del suelo (...) inducen asentamientos diferenciales que afectan el comportamiento de la estructura y (...) reducen la seguridad".

Señaló además que el mantenimiento de la estructura y el sistema de vías es costoso y complejo. "Es susceptible de presentar daños por sismos mayores". La construcción subterránea ofrecía un "comportamiento geotécnico y estructural adecuado (...); gran capacidad de la estructura para soportar deformaciones generadas por los asentamientos diferenciales", aunque era más caro.

Durante la ejecución de los trabajos de ingeniería básica y topografía, la empresa Consultoría Metropolitana de Ingeniería SA de CV contó con el apoyo de Geotecnia, que participó en el estudio, análisis y definición de la mejor opción del proyecto geométrico (trazo, nivel de subrasante y gálibos) y solución de cajón.

Se trató de definir el comportamiento del suelo a lo largo de la trayectoria, apoyo al proyecto geométrico para definir la profundidad del cajón, tomando en consideración las formaciones del suelo e interferencias físicas en el corredor vial coincidente; establecer las condiciones de diseño geotécnico en función del tipo de suelo de apoyo y sus características mecánicas y de deformación.

Fernando Espino, entonces legislador, dijo que imperó el criterio político al técnico: "las obras se dan por capricho político".



- **PARTICULARIDAD.** El suelo donde se construyó la obra redujo los factores de seguridad.



# Marcan fallas ruptura de Ebrard y Mancera

CLAUDIA SALAZAR



Las deficiencias en la construcción de la Línea 12 del Metro precipitaron el rompimiento entre Miguel Ángel Mancera y Marcelo Ebrard, así como la renuncia al PRD por parte del ahora Canciller.

El 30 de octubre de 2012, Ebrard inauguró la llamada Línea Dorada, a un mes de dejar el cargo como Jefe de Gobierno de la Ciudad de México en manos de Mancera.

El acto fue una apertura anticipada de la obra al que asistió el entonces Presidente Felipe Calderón, el empresario Carlos Slim, Mancera como Jefe de Gobierno electo y hasta Mario Delgado, quien fue el estratega financiero de una obra que costó más de 24 mil 500 millones de pesos.

Un año y cuatro meses después, en marzo de 2014, Mancera debió suspender el servicio en 11 estaciones de la línea emblemática de la gestión de Ebrard, ante el desgaste ondulatorio en rieles, problemas en los trenes y un supuesto mal diseño.

Previo a ello, Ebrard había manifestado dentro del PRD su desacuerdo con que el partido participara en el Pacto por México, que era apoyado por Mancera.

El cierre del servicio en parte de la Línea 12 le generó un desgaste político a Mancera, quien inició investigaciones sobre la construcción de la obra, lo que generó tensión con Ebrard, señalado como el responsable del proyecto.

Para inicios de 2015, ya con el proceso electoral para renovar la Cámara de Diputados, la ruptura era inminente.

En noviembre de 2014 se

publicó un reportaje sobre la llamada Casa Blanca, propiedad de Angélica Rivera, esposa del entonces Presidente Enrique Peña Nieto, que fue adquirida a uno de los contratistas que había trabajado con el mandatario en el Gobierno del Estado de México.

Los priistas, quienes consideraron que la información de la investigación periodística habría salido del ex Jefe de Gobierno, crearon una comisión especial en la Cámara de Diputados para indagar las irregularidades en la construcción de la Línea 12.

Ebrard compareció el 6 de febrero de 2015 y se deslindó de las irregularidades técnicas y financieras de la obra.

El ahora Canciller pretendió entonces postularse a diputado federal por el PRD, aunque trascendió que el propio Mancera, con gran influencia en la dirigencia del partido, se negó a darle la candidatura a su predecesor.

El 27 de febrero Ebrard renunció al PRD y, al día siguiente, MC lo presentó como su candidato a la Cámara de Diputados por la vía plurinominal, la cual fue frustrada por los perredistas y otros partidos.

Aún con los señalamientos encima por la obra del Metro, Ebrard dejó México y pasó el resto del sexenio de Peña Nieto con su familia en París, Francia.

Previo a las elecciones presidenciales, Ebrard reapareció públicamente en el país el 22 de diciembre de 2017, momento en que empezó a perfilarse como parte importante en la campaña presidencial de Andrés Manuel López Obrador.



**OTROS TIEMPOS.** Marcelo Ebrard y Miguel Ángel Mancera integraron el PRD y fueron Jefes de Gobierno de la CDMX.



LÍNEA 12 DEL METRO

# Expertos ven sobrepeso entre causas de colapso

Trabajadores y exproveedores ferroviarios señalan factores que se deben incluir en los peritajes

POR IONÁS LÓPEZ

Una mezcla de factores como sobrecarga de balasto, golpes de los trenes, vicios ocultos y los efectos del sismo de 7.5 grados del 23 de junio de 2020 habrían incidido en el desplome en la Línea 12 el pasado 3 de mayo, la cual ha dejado un saldo de 26 personas fallecidas.

Así lo consideran exproveedores ferroviarios del organismo, exfuncionarios y trabajadores relacionados con el mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo

29

## TRENES

en servicio tenía la L12 hasta la semana pasada, los cuales pasaban por el punto de colapso cada cuatro minutos, en promedio.

(STC), quienes llaman a incluir dichos elementos en los peritajes para esclarecer las causas de la tragedia.

Entre las posibles razones del desplome enumeran también un "golpe de ariete" que los trenes daban a su paso sobre los aparatos de vía ubicados en la intersección Olivos-Tezonco y la vibración debido al desgaste ondulatorio en los rieles, lo que habría debilitado las traves de acero.

otra que colapsó la noche del 3 de mayo.

Andrés De Antonio, constructor de boogies de trenes, indicó que, si la soldadura fue mal instalada, es decir, si excedió la temperatura o si no alcanzó el punto exacto de fusión, es decir, estaba fría, las traves pudieron perder cualidades de resistencia o se templaron en exceso al grado de convertirse en quebradizas.

La pérdida de cualidades de las traves de acero combinada con el "golpe de ariete" por el paso de los trenes sobre los aparatos de cambio de vía provocaría la fatiga de la estructura hasta el colapso, indicó.

"Eso creó un problema



Fotos: Tomadas de Google Maps

### EL DATO

#### Empalme

En el punto del colapso existe una reducción del ancho del viaducto elevado de tres a dos traves, pero el remanente de la tercera fue soldado sobre otra.

momento en que los materiales llegan a romperse por fatiga", explicó.

Consultado por separado, un exfuncionario de mantenimiento coincidió en la importancia de revisar el estado de la soldadura y recordó que las traves del viaducto elevado de la Línea 12 fueron soldadas en la vía pública, es decir, a la intemperie y no en un sitio cerrado con temperatura y condiciones climáticas controladas.

Además, en el remanente de la tercera trave se instaló una estructura para soportar un poste en el que descansa el cable de alimentación eléctrica.

— Jonás López

## Piden que se revisen soldaduras

El peritaje debe poner especial atención en el estado que guardaba la soldadura del empalme de una trave sobre otra en el punto del colapso, señalan expertos.

En el punto del colapso existe una reducción del ancho del viaducto elevado de tres a dos traves metálicas, pero el remanente de la tercera fue soldado sobre

de fatiga a determinados números de ciclos, a lo mejor cien mil ciclos o más, o sea, cien mil veces que hayan pasado las ruedas de los trenes golpeando ahí la aguja del cambio de vías, plac, plac, plac, plac, un tren, otro tren, otro tren, pues llega un

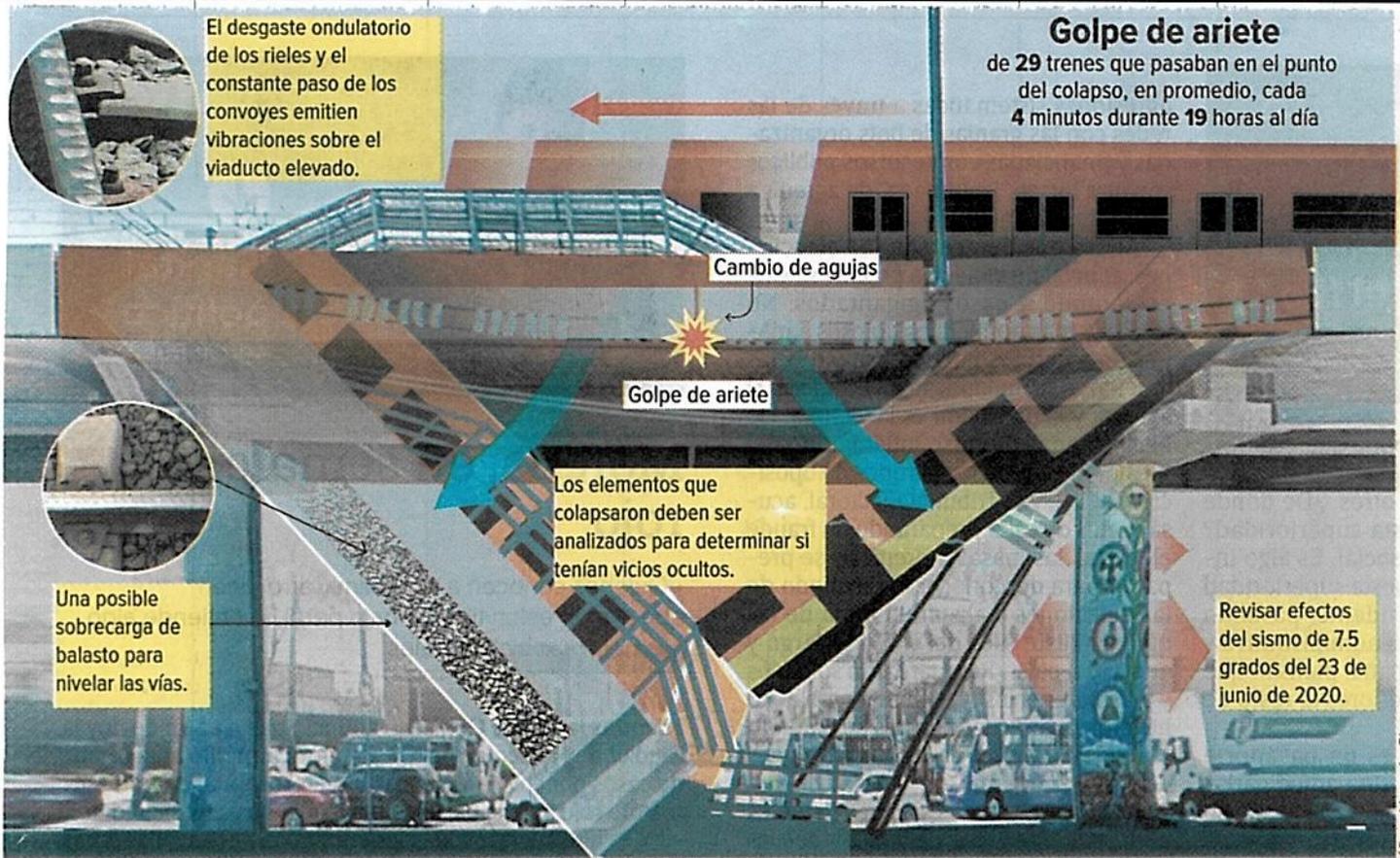
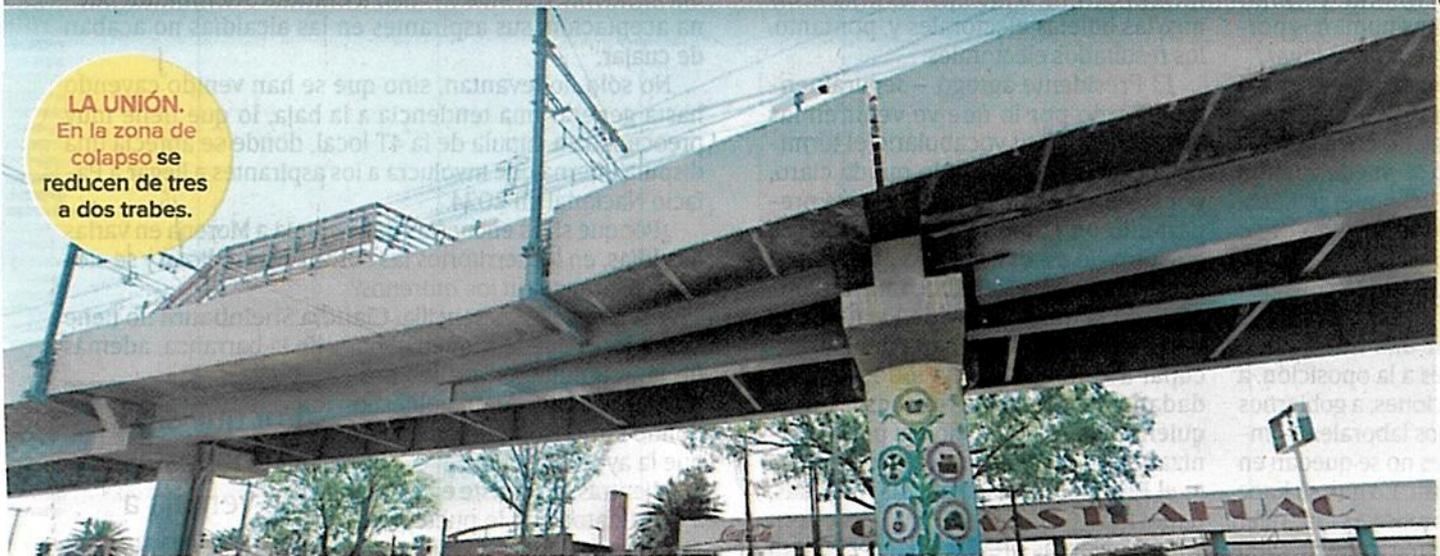


Gráfico: Horacio Sierra





## CDH abrió su investigación

La Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCDMX) informó que inició una investigación por los daños en la Línea 12 del Metro que pudieran afectar, entre otros, los derechos a la movilidad y a la seguridad de las personas.

Indicó que cuenta con un expediente de queja respecto al derrumbe en fase de investigación preliminar, por lo que se ha solicitado información al Sistema de Transporte Colectivo (STC) acerca de las medidas implementadas para la prevención y mitigación de riesgos.

"Atendiendo a diversas denuncias ciudadanas, se llevaron a cabo recorridos en distintas estaciones del Metro y se inició una investigación sobre los riesgos, en la que se pudieron constatar daños visibles y que presumiblemente pudieran afectar, entre otros, los derechos a la movilidad y a la seguridad de las personas usuarias, transeúntes y circunvecinas", señaló el ente.

La CDHCDMX afirmó que desde el día que ocurrió el derrumbe entre las estaciones Tezonco y Olivos se ha mantenido atenta.

Detalló que estuvo presente en 19 hospitales públicos y privados a los que fueron trasladadas las víctimas.

— Jonás López

## PERITAJE EN LA LÍNEA 12

# SOBRECARGA,

# VICIOS OCULTOS,

# VIBRACIÓN,

# SISMO...



### TRABAJADORES, EXPROVEEDORES FERROVIARIOS y exfuncionarios señalan aspectos que deben valorarse

POR IONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@gmm.com.mx

24/10/20

El incidente en la Línea 12 del Metro que ha dejado un saldo de 26 personas muertas pudo ser ocasionado por una combinación de factores que se conjuntaron para el desplome de una parte del viaducto elevado en la interestación Olivos-Tezonco, coinciden exproveedores ferroviarios del organismo, exfuncionarios y trabajadores relacionados con el mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Por lo que indicaron que los peritajes para dilucidar los motivos de la tragedia deben contemplar elementos sobre el viaducto elevado como los efectos del sismo de 7.5 grados del 23 de junio de 2020, probables vicios ocultos en el acero de la trabe y otros materiales, las vibraciones generadas por el fenómeno del desgaste ondulatorio en los rieles, una sobrecarga de balasto y el efecto de los golpes de los trenes a su paso sobre los aparatos de vía ubicados en la interestación Olivos-Tezonco.

El análisis de las trabes colapsadas debe incluir si tenían ondulaciones, arqueos o contraflechos que no fueron atendidos, luego de que los vecinos denunciaron que se notaba la estructura pandeada, indicó Jorge de la Rosa, quien se identificó como trabajador de mantenimiento del STC.

“Ya se veía esa pequeña oquedad en la trabe de la ballena, no fue revisada, no fue superado el contraflecho que tiene, entonces, al momento que pasa el tren las vibraciones que transmite la pisada del tren sobre el riel se transmiten hacia las columnas”, dijo.

Andrés De Antonio, constructor de boogies de trenes, coincidió en que el desgaste ondulatorio de los rieles y el constante paso de los convoyes emitieron vibraciones sobre la estructura del viaducto elevado.

De Antonio agrega que otro elemento importante es la presencia de aparatos de vía en la interestación Olivos-Tezonco, que se utilizaban para comunicar con una tercera vía para estacionar o hacer maniobras con los trenes.

El empresario en retiro y exproveedor del STC afirmó que con cada paso del tren

por los aparatos de vía se daba una especie de “golpe de ariete” que con el tiempo fue debilitando las trabes de acero.

“Hay un cambio de agujas en medio de la trabe y justo al pasar el tren, pum, le pega ahí con un golpe de ariete que ha sido que la trabe haya cedido y haya ocurrido la desgracia que ha ocurrido”, expresó.

El “golpe de ariete” se repetía decenas de veces por los hasta 29 trenes en servi-

cio en la Línea 12 que pasaban en el punto del colapso en promedio cada cuatro minutos durante 19 horas al día.

En su testimonio, Rodrigo García, conductor del convoy con número económico 19, cuyos dos últimos vagones se desplomaron, indicó que cada vez que los trenes pasaban sobre los aparatos de vía los convoyes se bamboleaban, como publicó **Excélsior**.

El sismo de 7.5 grados que sacudió la Ciudad de México registrado el 23 de junio de 2020 también pudo tener efectos, en particular el movimiento o desplazamiento de las columnas 11 y 12, ubicadas en la interestación Olivos-Tezonco, que no fue detectado y que generó que las trabes que colapsaron tuvieran menos apoyo sobre estos pilares, consideró un exfuncionario cercano a la rehabilitación y mantenimiento de la Línea 12, quien pidió el anonimato.

Las trabes de acero, las soldaduras y los elementos prefabricados de concreto que colapsaron deben ser analizados para determinar si tenían vicios ocultos o fatigas no detectadas que las hiciera proclives a ceder ante las cargas vivas y muertas del viaducto elevado y el paso de los trenes, indicó el exfuncionario.

El análisis pericial también debería determinar si existió una sobrecarga de balasto para nivelar las vías de este tramo de la Línea 12 y que el peso del exceso de piedras fuera una sobrecarga sobre el viaducto elevado que contribuyera a su colapso, indicaron las fuentes.

El miércoles, el STC indicó que uno de los primeros materiales en ser removidos de la zona del percance fue el balasto, el cual, se informó, fue llevado a los talleres Tláhuac.



VIAJES EN EL METRO

# Conductores temen por los usuarios

AABYE VARGAS

28/may

**La ciudad analiza los desniveles en otras líneas con corredores elevados, como la 9 en donde sus chóferes manejan con extrema precaución para evitar accidentes**

Falta de equipo contra incendios, cabinas dañadas y poca respuesta a los reportes de fallas en vías y trenes del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, es lo que viven sus conductores quienes manejan con miedo tras el desplome del puente elevado de la Línea 12.

El gobierno de la Ciudad de México se comprometió a revisar otras líneas con tramos elevados, como la 4, la 9 y la B, para no dejar pasar fallas que deriven en accidentes. La Secretaría de Obras empe-

zó con una inspección en Pantitlán, pero el plan es analizar cómo los desniveles en los viaductos afectan la operación del transporte.

Alfredo, quien lleva más de 20 años como conductor del Metro en la Línea 9 y que prefirió cambiar de nombre por miedo a perder su trabajo, señaló que tras el accidente vive con miedo de trabajar en el Metro, incluso, aseguró que ha disminuido la velocidad con la que maneja el convoy.

Recordó que de marzo a abril se realizó mantenimiento en las estaciones Ciudad Deportiva, Puebla y Pantitlán de la Línea 9. De acuerdo con el secretario de Movilidad, Andrés Lajous, la intervención nació luego de que los trenes y los usuarios detectaron el desnivel. "Se niveló la vía para que pudiera mantener su capacidad y velocidad de operación normalmente", dijo.

Sin embargo, Alfredo asegura que esto no pasó. Según el Plan Maestro del Metro 2018-2030, la línea necesita de una inversión de 114 millones de pesos para mantenimiento correctivo mayor a las instalaciones de vías.

"Cuando lo arreglaron, según, en Semana Santa quedó terrible. Se supone que los trabajos eran para mejorar el servicio, pasar de 40 kilómetros a 65 y mejorar los tiempos, pero esto no ocurrió, seguimos manejando a 40 y toda la superficie en las estaciones se bambolea, que es cuando se va de un lado a otro", cuenta.

Indicó que muchos trenes tienen problemas, pues alrededor de 80 por ciento, de los 25 con los que cuenta la línea, reportan al menos una avería. Y aseguró que todo se reporta a la Dirección de Material Rodante, pero el mantenimiento o reposición de piezas tardan días, meses o a veces nunca llega.

"El tramo está muy fracturado, así como la entrada a las vías. Las autoridades tienen conocimiento de las fallas, pero no atajan el problema. A veces sí han hecho reparaciones, pero no quedan. Una vez me retiraron el tren durante un mes para repararlo por fallas en el motor, pero cuando me lo regresaron volvió a tener problemas a los días. Es una situación que tiene años", apuntó.

Además, sus compañeros de otras líneas como la 1, que corre de Observatorio a Pantitlán, y la B, que va de Ciudad Azteca a Buenavista, han denunciado a las autoridades del Metro las mismas fallas, las cuales tampoco han sido atendidas.

Platicó que después del colapso del puente elevado de la Línea 12, amigos y familiares comenzaron a llamarlo para saber cómo se sentía. "Piensas que eso te puede pasar a ti, y más aún cuando hemos reportado estas fallas y es lo mismo", dijo.

## REPARACIÓN

**HACE** un mes se corrigió el trazo de la vía, afectado por el hundimiento de las columnas que sostienen el cajón de la L9

--	--	--	--	--	--	--	--



ALEJANDRO AGUILAR



“Piensas que eso  
te puede pasar a  
ti, más cuando  
reportamos fallas  
y es lo mismo”

ALFREDO  
CONDUCTOR L9

Los pasajeros de la L9 se quejaron sobre las condiciones del transporte



**LA OBRA, VERGÜENZA PARA LA INGENIERÍA MEXICANA**

# Construir un túnel, única vía para reabrir la línea 12, dice especialista

## Debe desmontarse el viaducto elevado // No fue idóneo donde se construyó

**ALEJANDRO CRUZ FLORES**

La única posibilidad de reabrir la línea 12 del Metro es desmontando el viaducto elevado y sustituirlo por un túnel, lo cual significa un mayor costo económico y tiempo, consideró el ingeniero civil Enrique Rodríguez Ramírez. Afirmó que dicha obra es una "vergüenza para la ingeniería mexicana", que hasta los años 80 del siglo pasado era ejemplo mundial en mecánica de suelos, estructuras e ingeniería hidráulica.

Al ser entrevistado por este diario, explicó que el accidente en la estación Olivos ocurrido hace una semana, que dejó saldo de 26 personas muertas y decenas de heridos, pudo ser consecuencia de que el suelo donde se construyó la parte elevada de la línea 12 no es el idóneo para la localización y cimentación de la obra, las columnas y ballenas (elementos horizontales) fueron construidas con dos materiales diferentes, así como por fallos desde que fue concebida.

Con una trayectoria de 50 años, tanto en el sector público como privado, Rodríguez Ramírez subrayó: "Mi propuesta es desarmar esa obra (el viaducto elevado), ponerla en un lugar con mejor suelo para fines ferroviarios y hacer la línea del Metro como originalmente se pensó: subterránea. No es fácil, pero se puede. Claro que hay un costo y va a estar difícil que tomen esa decisión", expresó.

Egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México, Rodríguez Ramírez trabajó en la construcción del interceptor oriente del drenaje profundo, en la primera etapa del conjunto habitacional El Rosario, fue asesor en la Secretaría de Obras y Servicios en la gestión de Jorge Arganis y se desempeñó como consultor privado. Aseveró que "no necesita mantenimiento algo que está mal, hay que quitarlo, por-

que el error está desde el principio, desde que se construyó".

### Error garrafal

Explicó que el viaducto elevado de la llamada *línea dorada* se construyó sobre la orilla de los lagos Xochimilco y Chalco, zona a la que geotécnicamente se le denomina,

de "transición abrupta", es decir, es muy heterogénea, con roca suelta, arcilla limosa, un material "malísimo para construcción". Se trata de un suelo en el que se debían realizar procedimientos para su tratamiento y mejoramiento para lograr "una armónica interacción entre el suelo y la estructura".

Desatacó que "un error, para



mí garrafal”, es que las columnas se hicieron de concreto con acero, materiales con diferente módulo de elasticidad, es decir, que se dilatan en forma diferente, lo que puede provocar que una columna, por ejemplo, cambie de posición y altere toda la estructura de la línea, pues hace que se muevan.

Rodríguez Ramírez señaló que los constructores deben participar desde la concepción y diseño de la obra y realizar un trabajo de supervisión de topografía, soldadura, tener a plomo las columnas, “estar en continuo contacto con los diseñadores, geotécnicos y geólogos para cualquier cambio o duda”.

Por todo ello, expresó, “el proyecto de la línea 12 es una vergüenza para la ingeniería mexicana” y lamento que hoy, con sus excepciones, los “investigadores y diseñadores se encuentran lejos de los problemas reales de campo; los funcionarios le dan prioridad al aspecto político y los constructores se han vuelto financieros”.

Pese a ello, aseguró, la ingeniería debe cambiar, “inclusive, darle una nueva definición acorde con los nuevos enfoques y descubrimientos, para que, en esta nueva era, logremos encontrar en el ritmo de la naturaleza la armonía de nuestros proyectos y construcciones”.

◀ El ingeniero civil Enrique Rodríguez Ramírez, durante la entrevista con este diario en su domicilio de la colonia Barrio San Lucas, Xochimilco. Foto María Luisa Severiano





# Los daños colaterales que deja la Línea Dorada

**L-12** ROSTROS DE LA TRAGEDIA

Niños se quedaron sin padres y adultos mayores, sin alguien que vea por ellos

### SALVADOR CORONA

—metropoli@eluniversal.com.mx

El accidente en la Línea 12 del Metro dejó daños colaterales como niños sin padres, además de que personas de la tercera edad quedaron en desamparo al fallecer los familiares que los sostenían, reconoció el comisionado de Atención a Víctimas de la

Ciudad de México (CEAVI), Armando Ocampo.

Aseguró que todos los afectados por el derrumbe serán atendidos al 100% y añadió que cada uno tiene requerimientos especiales.

“Ya estamos haciendo las entrevistas para hacer un diagnóstico victimal y dimensionar el impacto de cómo se presenta este hecho victimizante para cada núcleo de familia”, afirmó.

## Caso L12 dejó a muchos desprotegidos

Está el compromiso de cubrir los daños y necesidades de las víctimas, dice Ceavi

### SALVADOR CORONA

—metropoli@eluniversal.com.mx

Tras el desplome de la Línea 12 del Metro, la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas de la Ciudad de México (Ceavi) detectó que los fallecidos el pasado 3 de mayo dejaron niños y niñas en situación de orfandad, adultos mayores sin protección, además de que los lesionados tendrán incapacidades temporales, parciales o permanentes.

Cabe mencionar que suman



La tarde del domingo se realizó el sepelio de Araceli Linares, de 52 años de edad, víctima del colapso de la Línea 12 del Metro.

### ARMANDO OCAMPO Z.

Comisionado ejecutivo de la Ceavi

“Hemos detectado adultos mayores que se quedaron sin protección de sus responsables, incapacidades temporales, parciales o permanentes”

VICTORIA VALTIERRA. CUARTOCUERO.



10 MAY 2021

Página:

1-20

Sección:

1095

Fecha:

26 personas que perdieron la vida —entre ellas un niño—, así como 29 que actualmente son atendidas en hospitales, incluyendo una adolescente.

Algunos de los fallecidos son: Nancy Lezama Salgado, de 23 años; Santos Reyes Pérez, de 31 años; Mario Alberto Bautista Sánchez, de 25 años; Gabriela Ramírez Medina, de 27 años, así como Carlos Emanuel Pineda, de 38 años.

Entrevistado por EL UNIVERSAL, el comisionado Ejecutivo de

la Ceavi, Armando Ocampo Zambrano, aseguró que las víctimas tendrán una reparación integral del daño que no se terminará con la entrega de los recursos económicos emergentes (50 mil pesos), sino que tiene diversas fases para ofrecer programas a largo plazo.

“Ya estamos haciendo las entrevistas para hacer un diagnóstico para dimensionar el impacto sobre cómo se presenta este hecho victimizante para cada núcleo de familia; hemos detectado

niños y niñas en situación de orfandad, adultos mayores que se quedaron sin protección de sus responsables, incapacidades temporales, parciales o permanentes por el hecho”, detalló.

Añadió que han tenido contacto con 100% de los lesionados y familiares de los fallecidos, pero no han concluido con el diagnóstico, por lo que aún no se cuenta con números definitivos, “sería muy apresurado y con margen de error dar un dato, así como por respeto de las víctimas”, dijo.

Una vez realizado este diagnóstico se dictarán medidas para cada caso; por ejemplo, si hay huérfanos se darán becas hasta la mayoría de edad, servicios de salud, así como acceso al trabajo, “todo será con un enfoque de que se puedan superar las condiciones que generaron el lamentable hecho”, expuso.

Aclaró que son respetuosos del proceso de duelo de los familiares de las víctimas, ya que algunos han considerado que el tema ha sido invasivo, por lo que esperarán en algunos casos.

Explicó que la reparación integral consistirá en un plan individual de reparación de acuerdo con la Ley de Víctimas. ●



## La falla del día

Usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro pasaron minutos de incertidumbre.

- La Línea 1 del Metro presentó ayer retraso en el servicio por una falla en el cierre de puertas.
- La avería se registró a las 13:00 horas y durante 20 minutos se suspendió el avance de trenes.
- El convoy afectado fue desalojado y retirado de la circulación en una vía de enlace, en la estación Balderas, informó el STC.
- La maniobra causó aglomeraciones en dicha línea.
- El Metro pidió a todos los usuarios no impedir el libre de cierre de puertas, porque eso provoca que los equipos se descompongan y que el servicio presente retrasos.

Amallely Morales

# 20

minutos fue suspendido el servicio.





Se han presentado al menos siete incidentes en lo que va del 2021

# Incendios en el Metro, un problema recurrente

42

Iván Rodríguez  
ivan.rodriguez@eleconomista.mx

**E**n lo que va de este año, se han presentado al menos siete incidentes de incendios, o conatos de ellos, en diversas líneas del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro relacionados con causas que van desde cortos circuitos en las vías, hasta fallas en los trenes.

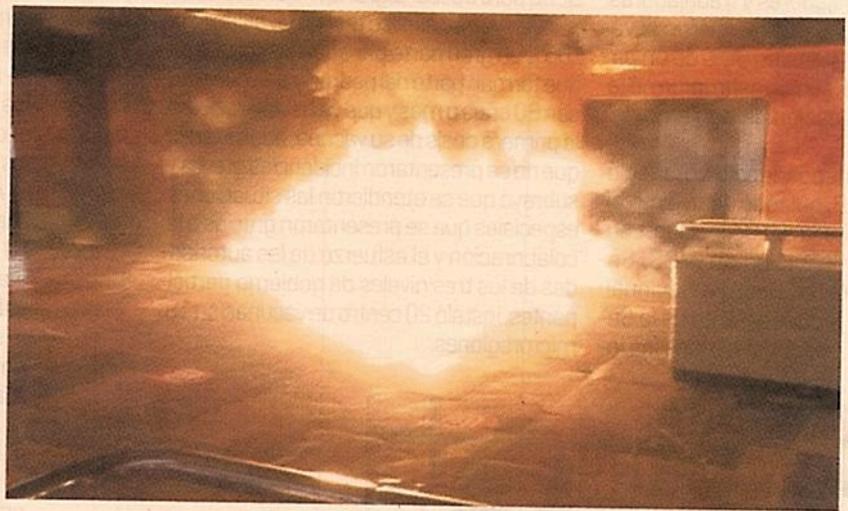
El primer incidente ocurrió el 15 de enero en la Línea A. Ahí se presentó una falla por zapatas pegadas (frenos) cuando la fricción entre éstas provocó la presencia de humo en la estación Tepalcates. Lo que tuvo como consecuencia el desalojo de los pasajeros del tren y que fuera remitido a revisión.

Un día después, el 16 de enero, usuarios difundieron videos en redes sociales en donde se puede apreciar la presencia de humo en la estación Cerro de la Estrella, de la Línea 8, que corre de Garibaldi a Constitución de 1917.

En su momento, el STC sostuvo que lo anterior se debió a un objeto en la zona de las vías, lo que generó la presencia de humo.

El 1 de febrero, una vez más las zapatas pegadas de un convoy provocaron que los pasajeros tuvieran que bajar del tren por la presencia de humo; lo anterior se vivió en la estación Miguel Ángel de Quevedo de la Línea 3.

Un caso con mayores afectaciones fue el incendio que se registró el 9 de enero en una Subestación del Metro, ubicada en la alcaldía Cuauhtémoc, lo que provocó que quedaran fuera de funcionamiento las Líneas de la 1 a la 6.



El saldo del incendio fue una muerte y al menos 30 personas que fueron trasladadas a hospitales para su valoración. Hasta ahora no se ha dado la versión final de las razones que causaron el incendio.

Un mes después, el 10 de febrero, la estación Indios Verdes fue el lugar en donde se presentó un "flamazo" en la parte inferior del tercer carro de un tren lo que causó que una de las llantas se consumiera por las llamas. El STC explicó, en ese momento, que el corto circuito fue ocasionado por el agua de lluvia.

Otro incendio se registró el 23 de abril, ahora en uno de los viaductos elevados de la Línea 4 que va de Martín Carrera a Santa Anita. Una vez más, los usuarios de redes sociales reportaron la presencia de llamas que se elevaban algunos metros en este lugar.

El Sistema de Transporte Colectivo explicó que se trabajó en coordinación con la fiscalía de la CDMX para investi-

gar el incidente ya que, se presume, fue causado por la sustracción de cableado.

La última de las fallas se presentó el viernes 7 de mayo pasado, en la Línea A, en donde una nube de humo cubrió la estación Pantitlán. La causa, según las autoridades, derivó de maniobras para ajustar las zapatas del tren.

## Causas

El Plan Maestro del Metro 2018-2030 indicó en su apartado de modernización y conservación de la infraestructura que a lo largo de su historia, el uso intensivo de la infraestructura y la falta de renovación ha sido una constante.

El informe también detalló que los orígenes de la actual situación del Metro son diferentes, aunque resaltan el presupuesto asignado insuficiente; liberación de recursos a la mitad del año en el que se ejercerán; así como los tiempos prolongados para contratar servicios o adquisiciones.



El 10 de febrero, en la estación de Indios Verdes se quemó una llanta de uno de los trenes debido a un corto circuito por agua de lluvia, según informó el STC.

FOTO: ESPECIAL

Entre las razones de los incendios, o conatos de ellos, en lo que va de este año, están cortos circuitos en las vías por filtración de agua, así como fallas en los trenes.

De acuerdo con el Plan Maestro 2018-2030, las deficiencias del Metro están relacionadas con la falta de presupuesto suficiente y tiempos prolongados para adquirir refacciones.



Página:

42

Sección:

Fecha:

10 MAY 2021

**SIN EXPLICAR,  
CAMBIO EN  
PROYECTO  
DE LA LÍNEA  
DORADA**

Las obras de <sup>40</sup> la Línea 12 han presentado desde su inicio diversas irregularidades que van, desde cambios del proyecto ejecutivo sin una razón aparente, hasta sobrecostos en el arrendamiento de los trenes, según constató la comisión investigadora creada por diputados federales para esta Línea del Metro y cuyo informe final fue emitido en el 2015. De acuerdo con lo señalado en su momento, la comisión solicitó indagar las relaciones entre el extitular del Proyecto Metro, Enrique Horcasitas Manjarrez y su hermano, Luis Horcasitas, quien era en ese entonces director general de ICA, una de las empresas constructoras de la Línea Dorada. (Redacción)



CARLOS M. URZÚA

## El presupuesto del Metro

15

Lo que en septiembre de 1969 fue motivo de orgullo para todos los mexicanos, tanto para los que eran adultos como para los que éramos entonces niños, ya no lo es ahora. Era el Metro del entonces Distrito Federal, el segundo subterráneo construido en América Latina, después del de Buenos Aires, pero ya enfilado a convertirse, por mucho, en el más grande en longitud y el de mayor afluencia.

No obstante, como si esa importante vialidad hubiese sido concebida solo para el siglo pasado, desde hace veinte años el gobierno de la Ciudad de México apenas lo ha extendido con una línea más. Ésta es la que corre desde Mixcoac hasta Tláhuac, la Línea 12. Con errores de origen, tanto en el diseño como en la construcción, y con una

vergonzosa y evidente falta de mantenimiento, las palabras "Línea 12" acaban de darle la vuelta al mundo. Para mal, pues las noticias tuvieron su origen en la tragedia humana ocurrida hace una semana.

¿Por qué no se le ha dado el debido mantenimiento al Metro? Varias razones se han aducido al respecto, pero solo un argumento es realmente de peso: el gobierno de la Ciudad de México tiene que subsidiar los viajes del Metro en un 75% y simplemente ya no le alcanza el dinero para ese mantenimiento. En efecto, el actual costo de operación debe ser del orden de 20 pesos por viaje por persona, mientras que el boleto cuesta por otro lado apenas 5 pesos.

En 1969, cuando el Metro inició su operación con la Línea 1, el boleto suelto (no en planilla)

*Esta es otra de nuestras desgracias actuales, la situación económica del gobierno de la CDMX es simple y sencillamente precaria*

costaba 1.20 viejos pesos, aquellos pesos a los que después se les quitaron tres ceros. En pesos de hoy cada boleto costaba alrededor de \$11.50, lo cual no era poco pues el viaje se hacía tan solo en una línea; ésta, por cierto, entonces comenzaba en Chapultepec y terminaba en la estación Zaragoza. Debido a los vaivenes inflacionarios sufridos en los ochenta y noventa, el precio del boleto sufrió varias alzas posteriormente. En diciembre de 1997 el precio del boleto fue fijado en 1.50 (nuevos) pesos, tras entrar en funciones Cárdenas como el primer Jefe de Gobierno del entonces Distrito Federal. En pesos de hoy, ese costo del boleto sería del orden de \$5.70.

El precio se volvió a incrementar, debido otra vez a la inflación, durante las administraciones de López Obrador y

Ebrard: en enero de 2002 subió a 2 pesos y en enero de 2010 a 3. En capacidad de compra actual, el boleto costaba alrededor de \$4.35 en 2002 y \$4.50 en 2010. La siguiente alza se dio durante la administración de Mancera, pues desde diciembre de 2013 el costo del boleto es de 5 pesos. Aunque, en términos de poder de compra, a fines de 2013 el boleto costaba en realidad cerca de \$6.80 y no los cinco de hoy.

Ahora bien, si en 2002 ó 2010 el boleto era menor en términos reales a los \$5 de hoy, entonces ¿por qué ya no hay dinero para dar mantenimiento al Metro y antes sí lo había? Porque, y ésta es otra de nuestras desgracias actuales, la situación económica del gobierno de la Ciudad de México es ahora simple y sencillamente precaria. ●

*Profesor del Tecnológico de Monterrey*



DUDA RAZONABLE

CARLOS PUIG

@puigcarlos



La bolita de la Línea 12

En los próximos días, semanas y meses seremos testigos de una dinámica de pasarse la bolita alrededor de la tragedia de la Línea 12 del Metro. Ya la semana pasada vimos el principio del juego.

Si nos atenemos a lo escuchado de algunos de los actores en la construcción y mantenimiento de la L12 desde el martes pasado, los documentos encontrados, los otros filtrados, las declaraciones sin fuente identificable pero sospechable:

los actores relevantes, todos, dicen haber hecho el trabajo que les correspondía.

Cada uno de los involucrados en los tres gobiernos relacionados con la L12 seguirán llenando los medios y las investigaciones formales de cientos y cientos de documentos que comprobarán que ellos hicieron lo que tenían que hacer y que, es más, hay órganos supervisores que también dijeron que ellos lo habían hecho bien y que en los casos que se encontraron problemas ha habido sanciones (a personajes de segundo o tercer nivel) o correcciones (como se supone se hicieron en 2013 y 2017).

En proyectos de infraestructura de esa magnitud y complejidad, las burocracias y los privados que participan se protegen con diversos mecanismos que en estos días nos hartaremos de ver, todos diseñados para evadir responsabilidad. En la investigación del CIDE que cité el jueves, hay un texto sobre esto de José Antonio Sánchez Cetina que tituló "Un juego clásico de acusaciones": "El caso de la L12 del Metro de Ciu-

dad de México es un juego clásico de acusaciones, en donde actores de distintas organizaciones toman decisiones que les permiten alejarse de escenarios de riesgo y, una vez dentro de la partida de transferir culpas de un lado a otro, ponen en marcha estrategias que les permiten disminuir la presión de los medios de comunicación, transferir la responsabilidad de los errores a otras personas, organizaciones o políticas, escuchándose en discursos

que suavicen la gravedad de los problemas, involucren directamente a otros jugadores o a fuerzas exógenas —internacionales o de mercado— y los presente como individuos

Los actores relevantes dicen haber hecho el trabajo que les tocaba

que tomaron las decisiones con la lógica de lo adecuado respecto de aquello que la organización esperaba de ellos".

Vendrán peritajes técnicos, nacionales e internacionales, análisis de rieles, trenes y columnas que se debatirán hasta el cansancio. Y en medio de eso se perderá la responsabilidad política. Después de todo, los tres líderes de esos gobiernos ya dijeron que ellos lo hicieron todo bien.



# CONTRA LAS CUERDAS



ALEJANDRO SÁNCHEZ

#OPINIÓN

## RECORRÍ LAS GRIETAS DE TLÁHUAC

**El sábado seguimos tres kilómetros de grietas desde la Villa Centroamericana hasta los olivos y no va a creer lo que encontré**



vine a Tláhuac a recorrer las grietas y hundimientos que cruzan las colonias que colindan con Los Olivos hasta llegar a la ballena desplomada durante el paso de un convoy elevado dejando 26 personas muertas y más de 70 heridas.

Fueron tres kilómetros de ruta. Empecé en Villa Centroamericana. El terremoto del 19 de septiembre de 2017 tuvo su epicentro en Puebla y a la Ciudad de México entró por San Gregorio, Xochimilco, cuyas calles parecían haber sido escarbadas y las casas demolidas con dinamita.

El hachazo que partió a la ciudad continuó por Tláhuac, sus manifestaciones más evidentes empezaron en la unidad, que al inicio de los 90 albergó atletas de los juegos Centroamericanos y el Caribe. Veo escuelas que faltan por demoler, amplias grietas rellenas con tezontle y mezcla, e impresionantes hundimientos. Una inmensa cancha de fútbol con piso de cemento está quebrada en dos, abandonada con ramas y hierbas crecidas que huelen a perro muerto. Entré en los departamentos de 45 metros cuadrados de los damnificados que se quedaron a vivir allí a pesar del alto riesgo porque su condición de pobreza no les permite

### Habitantes de esta colonia esperan los estudios que les hicieron

pagar renta en otro lado.

En el edificio 20A, la señora Edith me enseña graves cuarteaduras en muros de carga y cómo tiene que levantar la puerta de su vivienda cada que abre y cierra. La unidad está inclinada. Una canica en el piso se desliza y cobra fuerza. Edith me cuenta lo que sintió la noche que la alerta sísmica

sonó por equivocación.

El departamento de su vecina tiene fisuras por donde se filtran los primeros rayos de sol de este sábado. "Se ve y se oye todo", me dice con humor mientras muestra las grietas y escuchamos cantar los pájaros y colarse por esos recovecos. Desde su azotea vemos obras inconclusas de 20 departamentos que tuvieron que ser derrumbados.

La Línea 12 del Metro era hasta el 3 de Mayo una de las rutas obligadas de más de 2 mil 200 familias de esta villa, así como parte de la colonia del Mar, Metropolitana y Miguel Hidalgo. La altura a la que estamos es a la de la estación La Nopalera, antes o después de Los Olivos según de donde se venga.

Justo hacia allá apuntan las diferentes grietas y hacía ese recorrido vamos para seguir contando lo que descubrimos en el traslado hasta toparnos con los hierros retorcidos y escombros de la zona cero del Metro.

Los habitantes de este punto de Tláhuac aún esperan el resultado de los estudios al que se comprometieron del gobierno de la Ciudad de México, de la UNAM y la alcaldía de Tláhuac para dar a conocer los detalles del trabajo de campo que estudió los 60 socavones y 142 grietas a cuyo fondo no llegaron los expertos.

Nadie, sin embargo, quiere dar a conocer la información, ni han contestado a la solicitud de entrevistas para que digan qué ha pasado desde los sismos a la fecha, cuáles son sus conclusiones y las medidas que se deben de tomar en Tláhuac. Continuará mañana...

CONTRALASCUERDASMX@GMAIL.COM / @ALEXSANCHEZMX



En fragancia  
**GUSTAVO  
FONDEVILA**  
enfragancia@reforma.com



## Familias sin atención

Apenas se enteraron por la radio, televisión, redes sociales y llamadas de amigos, las familias de las personas que viajaban en la Línea 12 del Metro se apresuraron a ir al lugar del accidente para saber de sus seres queridos. Se encontraron lo acostumbrado en estos casos: un cerco de policías que impedía el paso y no brindaba ninguna información. Algunos se quedaron en el lugar esperando tener noticias en algún momento y otros decidieron recorrer los hospitales de la zona.

Al día siguiente, decidieron ir a las instalaciones de la Coordinación Territorial Iztapalapa-6, donde fueron trasladados los cadáveres recuperados por los servicios de emergencia que intervinieron en el accidente. Así pudieron confirmar el destino de sus familiares y empezar los trámites de identificación para la entrega de los cuerpos.

### UNA VIEJA HISTORIA DE ABANDONO

¿Se le hace conocida la desesperación y angustia de las familias recorriendo hospitales, procurando información, topándose frente al silencio

e indiferencia de las autoridades? Por supuesto, esto sucede cada vez que pasa algo en la Ciudad.

Haga cuentas: terremotos, sismos, News Divine, explosión de camiones cisterna, explosión de oficinas centrales de Pemex, incendio en asilo de ancianos, y un largo etcétera que incluye víctimas fatales, heridos y supervivientes. Pero sobre todo, familias buscando a sus familiares. Así de simple. Cada seis meses, un año o dos años, la Ciudad se sacude con una tragedia nueva y el proceso se repite: familias desesperadas buscando información por todas partes, en hospitales, ministerios públicos, dando testimonios desgarradores en cámaras y micrófonos repitiendo la misma historia de siempre: fueron abandonados como si no existieran o no deberían existir.

Las autoridades simplemente no tienen nada previsto para ellos, ni una mesa de información, ni contención profesional, ni un teléfono al que llamar. Y las fuerzas de seguridad los tratan como (lo que consideran que son) un estorbo molesto a los que no se puede detener, ni reprimir, ni expulsar.

No se trata de un problema de logística ni de autoridades rebasadas, sino que simplemente es desinterés. Es muy fácil designar un coordinador de comunicaciones que espere a las familias (que van a llegar) y las atienda. No es necesario un gran despliegue sino empatía, información y profesionalismo. ¿Es mucho pedir al Gobierno de la Ciudad?

Hace años, se publicó un libro que explicaba que cuanto más pobre es la persona, más debe esperar para que el Estado lo atienda -hospitales, trámites, emergencias, servicios públicos- (Auyero, 2013). Posiblemente esta sea la explicación para el desinterés del Estado en "atender" a las familias: son pobres (y no están en las redes). Los usuarios son pobres, el transporte es pobre y la atención también lo es. No hay ninguna otra explicación para que las familias deban esperar 24 horas para enterarse lo que sucedió con sus seres queridos. Es mucho más que una desatención, obligarlos a recorrer por sí mismos hospitales, oficinas de gobiernos y fiscalías para tener uno de los bienes más básicos que el Estado debe brindar: información de lo que pasó con las personas que tenía a su cargo (en un transporte, en una prisión, en una instalación, etc.).

Es simple, es mínimo y para variar se incumple, porque salvo en las elecciones, la pobreza en todos los sentidos no le interesa a nadie. Al punto, que ni siquiera el Presidente fue a verlos para darles un poco consuelo.



OPINIÓN

PULSO CDMX

AURELIEN GUILABERT

## Metro CDMX: ¿primero los pobres?

26 personas fueron asesinadas por la negligencia de los gobiernos. No se trata de buscar un culpable para hacer el ejemplo. Se deben investigar todas las tramas de responsabilidad, identificar a todas las personas involucradas, conocer la verdad y hacer justicia por las víctimas y sus familias. La justicia debe aplicarse para las personas en puestos de toma de decisión quienes desde hace varios años han abandonado el mantenimiento de las infraestructuras urbanas, especialmente en la periferia. ¿Por qué la calidad del transporte público se va deteriorando, alejándose del centro de la Capital? Tal vez porque las personas-diputadas y funcionarias de gobierno que toman estas decisiones no viajan en el transporte público. En la capital hay una movilidad para ricos y otra para pobres.

Esta falta de atención, de prioridad, y las sospechas de corrupción superaron las condiciones inhumanas de la movilidad capitalina. Hoy ya provocaron muertes entre las personas que menos tienen, entre las personas que no tienen otra alternativa para ir a trabajar o moverse. En las ciudades uno de los mejores indicadores de la desigualdad se mide con la calidad del transporte público. La mejor política de redistribución de las riquezas es invirtiendo en espacios públicos e infraestructuras accesibles y

seguras, especialmente en los territorios de mayor marginación social. Además, la Ciudad de México está construida en un territorio de riesgos naturales agravados por el desarrollo desenfrenado y caótico, sin planeación. El financiamiento público del análisis de riesgo y para el mantenimiento de las infraestructuras urbanas se vuelve indispensable para una ciudad resiliente, capaz de prevenir y mitigar riesgos reinventándose de manera permanente. A la fecha, el Instituto de Planeación sigue ausente por los incumplimientos del Congreso de la Ciudad.

El Congreso de la Ciudad tiene la responsabilidad de modificar, aprobar y vigilar la aplicación del presupuesto público. Tiene la competencia de citar a comparecer a altos funcionarios. Tiene la posibilidad de crear una comisión específica de vigilancia y seguimiento del caso, una comisión de la verdad con participación de la sociedad civil, la academia y de las familias de las víctimas. Sin embargo, los diputados de la mayoría actual se negaron a actuar y prefirieron posicionamientos públicos sin efectos para contribuir a la justicia.

Esta tragedia también visibilizó la ausencia del Gobierno en la atención de las personas heridas. Varias víctimas que fueron trasladadas al hospital no pudieron ser atendidas por falta de material solicitando a sus familias la compra de insumos. El Gobierno tenía la responsabilidad de encargarse de que las víctimas recibieran el mejor trato médico, que sea en el sector público o pagando sus servicios médicos en un hospital privado. Nuevamente, las deficiencias del servicio público afectan a los que menos tienen.

La austeridad (ficticia en la práctica), el desmantelamiento de las instituciones públicas, la falta de inversión pública en las infraestructuras y la entrega de transferencias directas para mitigar los costos del abandono del Estado benefactor son las bases del neoliberalismo. ¿Primero los pobres?

@aurel\_gt

Facebook: Espacio Progresista



## TU OPINIÓN

cartas@reforma.com

REFORMA

Mes	2020	2021	Var. %
Enero	\$2,621	\$3,298	26%
Febrero	\$2,732	\$3,174	16%
Marzo	\$4,045	\$4,128*	2%*
Abril	\$2,910		
Mayo	\$3,445		
Junio	\$3,537		
Julio	\$3,532		
Agosto	\$3,574		
Septiembre	\$3,570		
Octubre	\$3,598		
Noviembre	\$3,381		

### SE CUELGA ÉXITOS

Como si fuera un logro de su gestión, el Presidente volvió a presumir las remesas de los mexicanos en Estados Unidos.

Entiendo que después de casi tres años de fracasos busque alguna cosa buena para presentar en las mañaneras, el problema es que las remesas sólo evidencian el fracaso de su Gobierno y el éxito de EU en temas económicos. Perversa estrategia: asume éxitos de otros como suyos y sus fracasos se los cuelga a otros.

**LEOPOLDO URDIALES GUERRA** / Santiago, NL

4

### ¿Cuánto vale tu hijo?

Una película de los 70, en su desenlace, alude a la pregunta: ¿cuánto vale tu hijo? Cuando un niño es atropellado, y para remediar la situación, el causante ofrece dinero a la familia.

Este título bien podría usarse como analogía para referirnos a la indiferencia de nuestro mandatario hacia las víctimas del desafortunado colapso de la Línea 12 del Metro.

El triste suceso tiene un matiz de responsabilidad penal, con costos políticos, que no caen como anillo al dedo ante las inminentes elecciones.

Los deudos, supongo, esperarían la contundente acción de la justicia, la inmediata remoción de un responsable directo y acaso un poco de simpatía. En contraste, recibieron un "¡Al carajo!", que no abona a sanar las heridas de un país urgido de concordia.

**EDEL ALONSO MUÑOZ** / Oaxaca, Oax.

### Prioridades

Qué tristeza que se pierdan vidas en algo que pudo haberse evitado, como el colapso en la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.

Espero que nuestro Presidente esta vez actúe como lo que es y se concentre en la ayuda a los huérfanos, a las viudas, a los padres, a cada una de las personas que se quedaron desamparadas con esta tragedia.

Las carreras políticas son intrascendentes ante la pérdida de vidas humanas.

**DAVID MÁRQUEZ** / Guadalajara, Jal.

### Irresponsables

Es reprochable la reacción y actuación del Gobierno local y federal ante la evidente irresponsabilidad en el mantenimiento y prevención de fallas en el Metro de la Ciudad de México.

Qué difícil situación para el Presidente, ya que sus culpables favoritos son los Gobiernos anteriores, pero ahora resulta que las anteriores autoridades son miembros de su gabinete y de su partido.

Ya mandó "al carajo" la responsabilidad que tiene de atender la tragedia, ¡está al borde de la locura!

**ÓSCAR TIJERINA HINOJOSA** / Monterrey, NL



## COMENTARIOS A REFORMA.COM

### **VA EVELYN EN BOLETA COMO 'LA TORITA'**

La burla hacia el mexicano  
en su máxima expresión.

**DAVID C**

### **AJUSTA ASF A LA BAJA COSTO DE CANCELACIÓN**

La ASF es La Chimoltrufia,  
como dice una cosa dice otra

**INDIGNADO**

### **MI VIDA ESTÁ AMENAZADA.- VALENCIA**

El resultado de dar abrazos y  
no balazos a los delincuentes...

**LAS REDES HABLAN**

### **AMLO SÓLO TIENE UNA CANDIDATA.- CLARA LUZ**

Perderá, igual  
que AMLO

**LA VERDAD EXISTE!**

### **OFRECE ¡PIPAS TESLA! CANDIDATO DE PES**

Acabará dando atole  
con el dedo....

**RAYMUNDO**

### **NO PUDE HACER MI CARRERA.- CHECO**

No te preocupes, di que es  
por culpa de los gobiernos  
anteriores..

**CONSUELO CONTRERAS**