



IMPUNIDAD. “Nos daban expedientes gigantescos con pura paja”, reclamo de quienes investigaron irregularidades. No hubo proyecto ejecutivo integral. Libro “L-12: Historia de una infamia”, se revelan nombres de los supervisores de la obra civil

Línea 12: memoria de negligencia y aflicción...

[Daniel Blancas Madrigal
/ Segunda parte]

Aunque —a decir de quienes las conformaron— se ocultó información, se entregaron informes confusos, hubo presiones y hasta manipulación política, las dos comisiones especiales creadas en 2014 para investigar anomalías en la Línea 12, llegaron a conclusiones lacerantes...

“Hubo deficiencias de diseño y falta de coordinación en trabajos. Y una serie de irregularidades detectadas a partir de auditorías emprendidas desde 2008, que van desde requisitos deficientes en bitácoras hasta pagos excesivos. El fincamiento de responsabilidades administrativas resulta insuficiente. Es necesario llegar a autoridades de nivel superior que aprobaron, permitieron o tomaron decisiones personales en detrimento de la correcta planeación, construcción y funcionamiento del proyecto”, concluyó la Comisión en la Cámara de Diputados.

“Se presentaron importantes fallas de concepción y planeación del proyecto. Deficiente y tardía supervisión, apresurada e incompleta certificación sobre funcionalidad y seguridad de la línea. Al existir retrasos en la obra y entrega de trenes, se provocaron desfases en las pruebas, no pudiéndose realizar en tiempo y forma. Se inició la obra sin contar con un proyecto ejecutivo integral y con materiales de baja calidad que debieron ser sustituidos”, determinó la Comisión en la entonces Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Tras el desgarrador colapso del lunes pasado —el cual costó al menos 25 vidas y decenas de heridos—, quienes intervinieron en esas indagatorias comparten con *Crónica* los hallazgos de negligencia y corruptelas, hoy motivo de aflicción...

“Hubo problemas de origen y después del sismo de 2017 se acentuaron. Desde el principio advertí una clara manipulación



DÉFICIT EN MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE INSTALACIONES AL STC

2019	2020	2021
\$17,500	\$15,500	\$1,362

La pandemia derivó el año pasado en una modificación a la baja de \$1,362 millones. **Esto, sin contar un subejercicio mayor a \$3,000 millones**

ARCHIVO CUARTOSCURO

política. El manejo de la empresa Systra (encargada de hacer el diagnóstico de la Línea tras el cierre en 2014 de 12 de sus 20 estaciones) fue muy tortuoso: primero presentó un avance del 25 por ciento del estudio y luego fue manejando la información de manera que no hubo una visión integral. No se dieron a conocer todos los datos y algunos hasta se ocultaron”, narra Cuauhtémoc Velasco Oliva, integrante del grupo de legisladores al cual se encomendó el expediente en la capital del país.

Jorge Gaviño, presidente de la Comisión y quien después sería director del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), “promovió un convenio con el Colegio de Ingenieros de México, que hizo una revisión de la parte civil y concluyó, de manera extraña, que no había problemas”.

Velasco es autor del libro: *Línea 12: Historia de una infamia*, en el cual revela los nombres de las empresas contratadas para supervisar la obra civil a cargo de ICA, Alstom y Carso. Se trata de Integración de Procesos de Ingeniería (IPISA), representada por Luis Bernardo Rodríguez y Ale-

jandro Vázquez Vera; Lumberas y Túneles (LYTSA), representada por José Gutiérrez Maturano; Ingeniería, Asesoría y Consultoría, S.A. de C.V. (IACSA), representada por Fernando Amezcua y Empresa de Estudios Económicos y de Ingeniería, S.A. de C.V. (EINSA), representada por Guillermo Guerrero Villalobos.

“Supervisores siempre han nadado de a pechito, cuando su responsabilidad es grande. Con el tiempo se han ventilado incontables irregularidades: cambio en trazos, fallas de planeación, deficiencia de materiales utilizados y vicios en mediciones topográficas que originaron desviaciones en la parte elevada. La constructora optó por no hacer las trabes o ballenas de concreto, como se solicitaba en el diseño estructural de Grupo Riobóo, que también estuvo metido ahí, a pesar de que el acero es menos estable que el concreto. También está el tema de la altura de las trabes”.

—¿Qué pasó ahí?

—Tenían que llevarlas y pararlas, pero era imposible por lo angosto de las calles, tuvieron que fraccionarlas en 2, y algu-

nos especialistas señalaron que debieron seccionarlas en 3, y que no haberlo hecho originó consecuencias estructurales severas. Eso ya habla de negligencia.

—¿Y el mantenimiento?

—Esa es la otra parte de abandono. Di seguimiento a los periodos de Jorge Gaviño y Jorge Jiménez Alcaraz y se multiplicaron las fallas. Se perdió tiempo. Y el manejo de los dos últimos años ha sido fatal: la directora Florencia Serranía le quitó peso a un aspecto vital; peregrinamente presume recursos suficientes cuando hay un déficit en mantenimiento y actualización de instalaciones.

De 2019 a 2020 hubo una disminución presupuestal al STC: pasó de 17 mil 500 millones de pesos a 15 mil 500 millones de pesos, aunque la pandemia derivó el año pasado en una modificación a la baja de mil 362 millones de pesos. Esto, sin contar un subejercicio mayor a 3 mil millones de pesos.

“Nunca quedaron claras las cosas, nunca tuvimos un diagnóstico real. Fueron muchas contradicciones, inconsistencia y las explicaciones de los involucrados

resultaron confusas”, señala Margarita Saldaña, quien formó parte de la Comisión Especial en la Cámara baja.

—¿Hubo fuerzas que se oponían al esclarecimiento?

—Todo el tiempo hubo oposición. Eran comparecencias acartonadas en las que no se explicaba nada, una tendencia a culpar a quienes no tenían el control y dejar a salvo a los verdaderos responsables. Nos dimos cuenta que nunca hubo un proyecto terminado, empezaron a construir sin saber a dónde iban y se fue improvisando en el camino. Nos daban expedientes gigantescos con pura paja. Muchas preguntas quedaban sin respuesta; un trabalen-guas con la intención de enredar. Y el resultado lo estamos viendo con la tragedia. Fue una obra llena de negligencia, corrupción y sobrepresos.

Según José Luis Muñoz Soria, quien también integró ese grupo especial en San Lázaro, para estar al frente del Metro se requiere una persona con conocimientos técnicos:

“¿Cómo puede decir la directora Serranía que no había fallas? Es elemental. No puede sostenerse en un puesto en el cual se necesita alguien que privilegie el mantenimiento. Gaviño tampoco puede zafarse diciendo que en su época no hubo muertos. El deterioro no se da de la noche a la mañana, viene de años, es histórico”.

—¿Qué sigue?

—Una revisión completa de los tramos elevados de todo el sistema, porque son tantas las evidencias de su deterioro que al ratos toparemos con otra tragedia. Y ubicar a los responsables: en los gobiernos hay responsables político-administrativos y técnicos. Funcionarios de todos los niveles han sido poco sensibles y empáticos, urge que establezcan una relación cercana con la ciudadanía: escuchar los reclamos, a las señoras llorando, a los hijos, y apechugar. El Estado tiene como función fundamental garantizar la vida y los bienes de las personas. Si no cumple eso, no sirve...