

Ciudad de México a 3 de junio de 2021

Maria Abi-Habib

Jefa de la Oficina de The New York Times en México

Antes de hacer las aclaraciones correspondientes, me permito abordar lo principal. Lamento profundamente la pérdida de vidas humanas por los hechos acaecidos el 3 de mayo pasado, al tiempo que reitero mis condolencias a los familiares y amigos de las personas fallecidas en la tragedia. Desde un primer momento, he manifestado mi disposición de colaborar para esclarecer los hechos y deslindar las responsabilidades respectivas.

La construcción de la Línea 12 del metro de la Ciudad de México representó la culminación de la aspiración por décadas de millones de capitalinos y habitantes del Estado de México, la mayoría pertenecientes a los sectores más desfavorecidos, de contar con un método de transporte moderno, económico, seguro y veloz, que los conectara del suroriente al centro y poniente de la ciudad.

Fueron los propios habitantes de la ciudad de México quienes, a través de la denominada “Consulta Verde”, celebrada el 29 de julio de 2007, en la que más de un millón de personas participaron y eligieron que el metro corriese hacia la zona de Tláhuac. Para la construcción de lo que fue la mayor obra pública en todo México en el sexenio 2006-2012, la Secretaría de Obras Públicas del Gobierno del Distrito Federal, a cargo del Ing. Jorge Arganis Díaz Leal, lanzó una convocatoria de Licitación Pública Internacional. El consorcio ganador estuvo integrado por la empresa ICA (que ha participado en la construcción de la mayoría de las líneas del metro capitalino), CARSO y la francesa Alstom.

Para la ejecución de la obra, se creó un organismo desconcentrado con autonomía técnica de gestión, llamado “Proyecto Metro del Distrito Federal”. Durante su planeación, diseño, construcción y puesta en operación se buscó incorporar a lo mejor de la ingeniería mexicana, incluyendo al Instituto de Ingeniería de la UNAM, el IPN y el Colegio de Ingenieros Civiles de México, entre otros.

La Línea 12, que durante años ha beneficiado a millones de personas, es quizás la obra pública más auditada y documentada en la historia de México. Numerosos informes han revisado la obra. Entre ellos se cuentan, la certificación de la línea (emitida por el consorcio integrado por las empresas DB International, GMBH, ILF BERATENDE INGENIEURE A. G., TÜV SÜD RAIL GMBH y HAMBURG CONSULT GMBH, de 2012), el de ILF CONSULTING ENGINEERS (2013), el de SYTRA (2014), el del Colegio de Ingenieros Civiles de México (2014), además de la resolución del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal (2017).

Destaco que en su Resolución a los Recursos de Apelación, interpuestos por el Consorcio Constructor y el Gobierno de la Ciudad de México, a cargo del Sr. Miguel Ángel Mancera, el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, concluyó el 24 de mayo de 2017 que: todos los pagos efectuados por el Gobierno correspondían a trabajos ejecutados; el consorcio constructor cumplió con el objeto del contrato; los detalles observados en la ejecución de los trabajos inherentes a la Línea 12 del metro no afectaron la operación de dicha obra; la línea doce del metro fue recibida el 30 de octubre de 2012 y fue puesta en

operación, funcionando en óptimas condiciones; la obra fue certificada por el consorcio certificador (TÜV-DBI-ILF-HC), para ponerse en servicio con pasajeros; fue determinado por los peritos expertos que los materiales utilizados cumplieron con lo contratado y el desgaste ondulatorio era un fenómeno persistente en todos los sistemas de vías férreas. Consecuentemente, el Tribunal estableció que no era atribuible al consorcio constructor la responsabilidad por el cierre parcial de la línea 12 del metro en 2014.

Ahora toca conocer las razones que explican la tragedia. Una parte de la historia, la de la gestación y construcción de la línea, puede conocerse fácilmente a través de los documentos relevantes que se han hecho públicos. La parte de la supervisión y mantenimiento durante el sexenio posterior al que encabezé se mantiene en buena medida como una incógnita. Resulta, por ejemplo, imposible saber si la administración del Dr. Miguel Ángel Mancera realizó toda la labor de mantenimiento requerida en casos de sismos de cierta magnitud, o si los trabajos efectuados después del sismo se realizaron de la manera adecuada, dado que una importante cantidad de documentos fueron reservados.

Las preguntas que formula su medio, en algunos casos, parten de premisas falsas o parecieran sugerir conclusiones o asumir una postura adversarial.

En este sentido, mi empeño es responder de la manera más objetiva y apegada a la memoria que constituye la documentación técnica o las resoluciones que han surgido de las investigaciones o auditorías relacionadas con la realización de la obra.

La tragedia de la línea 12 exige ahora una investigación radicalmente imparcial y escrupulosamente técnica, cuya única finalidad sea el descubrimiento de la verdad. Las víctimas, la opinión pública y la Ciudad de México merecen primeramente eso: la verdad de lo acontecido.

Esa verdad solo podrá construirse a partir de peritajes objetivos e indagaciones sordas al ruido del escándalo y desapegadas de cualquier interés político. Esa verdad es fundamental por muchas razones, la primera para encontrar las causas del accidente y efectuar a partir de ese descubrimiento las soluciones que permitan restablecer lo más pronto posible un servicio que beneficia a millones de ciudadanos.

También e igualmente fundamental para que las instituciones, en su caso, aseguren un cauce justo a los reclamos y ofrezcan la verdad y los remedios que las víctimas y la sociedad exigen frente a esta tragedia.

Con el objetivo de aclarar dudas sobre la construcción de la línea, tengo a bien contestar su cuestionario, apelando al profesionalismo y seriedad de su medio.

Solicito formalmente sean incluidas todas las precisiones formuladas en las respuestas.

Atentamente,

Marcelo Ebrard Casaubon

- 1) Antes de que comenzara la construcción de la Línea 12, la empresa COMIINSA realizó un estudio para investigar si la línea debería construirse de forma elevada o subterránea. El estudio advirtió que la línea debería construirse bajo tierra ya que sería más seguro. La construcción de una línea elevada sólo ofrecía dos ventajas: sería más barata y más rápida. Debido a que el Lic. Ebrard quería que la línea se construyera e inaugurara antes de que él dejara la jefatura de la Ciudad de México en diciembre de 2012, las ventajas de avanzar rápidamente fueron atractivas para el gobierno, a pesar de los considerables peligros que advirtió COMIINSA, según varios ex miembros del Gobierno del Lic. Ebrard. ¿Tiene algún comentario sobre esto.**

La empresa COMIINSA nunca fue contratada o comisionada por el Gobierno del Distrito Federal para realizar un estudio sobre seguridad del tramo elevado de la línea del metro a construirse.

Es falsa e infundada su aseveración de que la decisión de construir un viaducto elevado, como los que existen en aproximadamente el 15 por ciento de la red del metro de la Ciudad de México, fuera tomada por mí o bajo una lógica de velocidad de ejecución, en detrimento de cuestiones de seguridad.

Todas y cada una de las decisiones relativas al trazo y diseño del Proyecto Integral de la Línea 12, fueron evaluadas, verificadas, analizadas y adoptadas por un Comité Central de Obras del Gobierno del Distrito Federal y por un Subcomité Técnico del Proyecto Integral de la Línea 12 —órganos colegiados ambos, el segundo integrado por técnicos y expertos— y acompañadas por instituciones de prestigio como el Instituto de Ingeniería de la UNAM.

La decisión específica de construir un viaducto elevado en un tramo de la Línea deriva de un acuerdo adoptado por el Comité Central de Obras con fecha del 12 de junio de 2008, el cual presidía el entonces Secretario de Obras y Servicios de la ciudad, el Ingeniero Jorge Arganis, (**VER ANEXO 1**) y de una propuesta de racionalización presentada por el consorcio y adoptada por el Subcomité antes referido, en la misma fecha.

Es importante señalar que tanto la opción de viaducto elevado como la de cajón y túnel subterráneos, ofrecían ventajas y desventajas, así como elementos de ingeniería que se analizaron, dadas las características del suelo y la zona; adicionalmente, los aspectos relativos a las pruebas de campo y monitoreo estructural del tramo elevado de la Línea 12 del Metro, fueron revisados por el Instituto de Ingeniería de la UNAM.

- 2) En el 2008, el metro redujo su presupuesto para la Línea 12. Esa fue parte de la razón por la que las empresas CARSO e ICA tuvieron que cambiar sus planes originales y construir la línea de forma elevada. ¿Por qué se redujo el presupuesto, dadas las preocupaciones de seguridad con una línea de metro elevada que se expresaron una y otra vez al Lic. Ebrard y su administración?**

Los recursos destinados para la construcción de la Línea 12 fueron administrados y ejercidos por el “Proyecto Metro del Distrito Federal”, un organismo desconcentrado con autonomía técnica y de gestión, que fue constituido con ese fin.

El monto del contrato firmado con fecha del 17 de junio del 2008 (**ANEXO 2**) nunca se modificó. La cantidad asentada en dicho documento fue \$17,583,500,000.00 M.N.

Después de firmado dicho acuerdo de voluntades, la crisis financiera global de 2009 provocó un impacto considerable a la alza en los costos de las materias primas, incluidas las necesarias para la construcción de la Línea 12. Ante esto, se solicitó al consorcio constructor sujetarse al presupuesto autorizado, tal y como establecía la legislación en su momento.

El consorcio constructor propuso al Comité Central de Obras y al Subcomité Técnico del Proyecto Integral de la Línea 12 reducir el número de estaciones y construir un tramo elevado, manteniendo las características de calidad, funcionalidad y seguridad.

Es falsa la aseveración que señala que se expresaron “una y otra vez” consideraciones de seguridad, como se indicó en la respuesta anterior.

3) Aunque los rieles de acero se usan a menudo para los metros, se usan solo si el diseño de la vía no tiene demasiadas curvas, ya que puede causar descarrilamiento y desgaste rápido del riel. Dos exfuncionarios que trabajaron bajo el Lic. Ebrard cuando era jefe de gobierno dijeron que la idea original de la Línea 12, una vez que se decidió que la vía sería elevada, era asegurar que la vía corriera en línea recta hacia Tláhuac, para mitigar estos problemas y peligros. Pero la administración del Lic. Ebrard descubrió que para que la vía corriera en línea recta, la ciudad tendría que expropiar viviendas y terrenos, lo cual sería más costoso y, lo que era más importante para el Lic. Ebrard, retrasaría la construcción de la línea, posiblemente por varios años. La administración del Lic. Ebrard temía que los residentes se opondrían, atorando la Línea 12 en demandas y demoras. Para acelerar la construcción y asegurar que la Línea 12 fuera inaugurada antes de que se terminara el mandato del Lic. Ebrard, la línea del metro se construyó a lo largo de la muy curvada Avenida Tláhuac, en contra de las preocupaciones emitidas por los expertos. Agradeceríamos sus comentarios sobre nuestro entendimiento de este asunto.

Es falso que la decisión sobre el trazo la haya tomado de manera individual. Como ya se explicó, esa y todas las decisiones técnicas fueron tomadas por los referidos órganos colegiados. El hecho de que el trazo siguiera la Avenida Tláhuac obedeció principalmente a que se maximizaría la utilidad social de la misma, al recorrer los mayores puntos de concentración de personas, con base en el dictamen técnico para determinación de origen y destino de junio de 2007 **(ANEXO 3)**.

También es falso que los rieles de acero no se utilicen en trazos de sistemas de metro con curvas. Como podrá constatar, los rieles y ruedas de acero son la norma, no la excepción en los principales metros del mundo, donde también la norma son los trazos con curvas, necesarios para cumplir los requerimientos de movilidad en los puntos de mayor concentración demográfica. Los metros de Nueva York, Londres o Madrid, por ejemplo, cuentan con trazos curvos y emplean tecnología férrea.

Igualmente, es erróneo afirmar que no existieron expropiaciones de viviendas y terrenos. Tales acciones fueron necesarias para la construcción de la obra.

Por lo que refiere al supuesto desgaste por la curvatura del trazo, destaco que éste no suponía un riesgo de seguridad ni un problema estructural, como se puede corroborar en el dictamen emitido por la empresa francesa Systra, de junio de 2014, según se puntualiza en la página 152, párrafo sexto del mencionado documento (**VER ANEXO 4**).

- 4) El 20 de agosto del 2007, el entonces director del metro, Francisco Bojórquez, dirigió una carta al Lic. Ebrard advirtiéndole sobre los tipos de trenes que la administración del jefe de gobierno había elegido para la Línea 12. En la carta, el Sr. Bojórquez advirtió que el uso de acero para las ruedas en lugar de ruedas neumáticas sería peligroso para la Línea 12, dado el diseño muy curvado de las vías. El Sr. Bojórquez además le advirtió al Lic. Ebrard que las ruedas neumáticas eran una mejor opción para "prevenir cualquier incidente grave en la nueva Línea 12 que pudiera eclipsar significativamente a nuestra administración". Continuó: "Vayamos con la opción segura" y le insistió al Lic. Ebrard que eligiera las ruedas neumáticas. ¿Por qué insistió el Lic. Ebrard en adquirir trenes con ruedas de acero de CAF, dadas las advertencias explícitas emitidas que no eran seguros debido al diseño curvado de la Línea 12?

A continuación reproduzco las declaraciones emitidas por el Ing. Bojórquez ante la Comisión de Investigación sobre la Línea 12 del Metro, de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, celebrada el 24 de marzo de 2014. Destaco que las declaraciones realizadas ante comisiones legislativas tienen valor probatorio en juicios:

EL C. ING. FRANCISCO BOJORQUEZ HERNANDEZ.- Bien, respecto de los trenes férreos, versus el neumático, en efecto en el Sistema de Transporte Colectivo se desarrolló con la integración de una Comisión Técnica que estuvo participando en todas las áreas del propio sistema de Transporte.

Se hizo una metodología que quedó debidamente documentada, en donde en efecto los beneficios y las complejidades entre uno y otro, (...) de acuerdo a la ponderación que se dio a cada una de ellas, la suma de ellas prácticamente quedaban empatadas.

El único problema que yo les podría decir con el neumático, es que es un tren muchísimo más complejo, su mantenimiento por supuesto requiere de mayor especialización, el costo de las refacciones también es muy alto, es muy alto, (...) hay pocos países en el mundo que operamos con neumático, como el caso de algunas líneas del metro de París, de Canadá algunas líneas, me parece que también está operando en Brasil o alguno de esos países, es decir, seríamos 5 ó 6 países, unos más, unos menos, los que operamos el sistema neumático en el mundo.

Obviamente los proveedores de neumáticos están amarrados a los organismos que operan con un metro neumático. En cambio el tren férreo es un tren que prácticamente opera en todos los países del mundo. Por ejemplo, en Francia obviamente hay líneas neumáticas y hay líneas férreas, en España también, en México pues tenemos la Línea A y ahora está la Línea 12. Sin embargo, la tecnología férrea es como nacen los ferrocarriles en el mundo(...)

Nada más les voy a poner un ejemplo de un costo de una refacción. La rueda de acero en el tren férreo, actualmente anda como en unos mil euros, vamos a pensar que aproximadamente unos 18 mil pesos por rueda de acero y un neumático portador de un tren neumático, valga la expresión, no estoy muy actualizado en los precios pero el precio

debe de andar alrededor también como de 15, 20 mil pesos. Aquí hay una gran diferencia, la rueda de acero está diseñada para recorrer de 1 millón a 1 millón 300 mil kilómetros antes de ser sustituida, y la rueda neumática no puede llegar uno a correrla más allá de los 245 mil kilómetros, esté como esté. Entonces podríamos casi estar hablando de 4 ó 5 veces más caro el puro mantenimiento de los neumáticos, respecto del mantenimiento del tren férreo. Entonces ese nada más es un solo ejemplo. Además dentro de la propia canastilla donde van los ejes de tracción que soportan la caja, nada más en ese mecanismo hay decenas y decenas de partes y componentes del neumático específicamente, que hay que estarle dando mantenimiento.

El problema del neumático es que desde el punto de vista de tecnología se ha ido rezagando, no hay mucho interés de la industria ferroviaria en invertir mucho porque hay pocos clientes, muy pocos clientes, y esos clientes obviamente año con año las refacciones se les encarecen cada vez más porque son pocos. Por ejemplo, yo me acuerdo que en el Sistema de Transporte Colectivo más o menos al año, compraríamos unos 10 mil neumáticos portadores, y entonces para poder llegar a la adquisición de estos neumáticos únicamente había dos proveedores, que eran Michelin y era Bridgestone. En el mundo nadie más estaba interesado en desarrollar este neumático, nadie más se interesa, porque el mercado es muy pequeño y entonces obviamente que pues los precios son muy altos.

Entonces desde el punto de vista de acceso a las refacciones, capacitación del personal, disponibilidad de los trenes, áreas de mantenimiento que son mucho más sencillas en el férreo que en el neumático, espacios más pequeños para el mantenimiento, es por lo que la tecnología neumática se va rezagando y la tecnología férrea va en aumento. Los proveedores de neumático se han obligado obviamente a mantener a sus clientes, que son muy pocos en el mundo, pero los mismos fabricantes del tren neumático también fabrican tren férreo, y para ellos su negocio fundamental es el tren férreo, porque obviamente el tren férreo está en prácticamente 95 por ciento de las aplicaciones en el mundo y el otro es mucho más pequeño.

Entonces ese es el asunto de la diferencia entre los dos. Son muy buenos los dos trenes, pero obviamente habrá que considerar también el acceso a los recursos presupuestales y todo lo que implica.

Ahora se explica, una vez más, y en palabras del propio Ing. Bojórquez, que la decisión de utilizar trenes de rodadura férrea se adoptó por el Metro y no por la voluntad o “la insistencia” del que suscribe.

Adicionalmente, resalto que la decisión fue adoptada por “la Comisión Interna encargada de evaluar la tecnología del material rodante más adecuada para operar la Línea 12 del Metro”, con fecha del 6 de septiembre de 2007, la cual determinó en un informe (**ANEXO 5**) que la tecnología de trenes con rodadura férrea era técnicamente solvente “para ser considerada en la explotación de la Línea 12, con altos niveles de seguridad, fiabilidad, mantenibilidad y operatividad” y recomendó su utilización por tener un costo de operación menor al 7% anual que los trenes de ruedas neumáticas. Es decir, en la decisión, se priorizó la seguridad, durabilidad, confiabilidad y proyección de costos de mantenimiento de los trenes.

5) ¿Por qué se eligieron los trenes después de que ya se había diseñado la vía? Antes de que se construyan los proyectos de metro, los gobiernos generalmente

eligen qué trenes comprarán antes de comenzar a diseñar la vía. Pero en este caso, CAF suministró los trenes después de que ya se había diseñado la vía. El diseño de los trenes significó que había más peso en cada eje y provocó el deterioro de la vía, incluyendo el deterioro de la sección de la vía que colapsó el 3 de mayo del 2021. Durante la investigación de la Asamblea Legislativa sobre el cierre de la Línea 12, el ex-director del metro, el Sr. Bojorquez, testificó que la razón por la que el gobierno eligió a CAF en lugar de Bombardier es porque CAF prometió entregar trenes dentro de 11-12 meses y el tiempo de Bombardier sería de “22 o 30” meses.

Nuevamente, me permito citar al Ing. Bojórquez, quien señaló en la aludida Comisión de Investigación de la Línea 12, lo siguiente:

***No hubo nunca un cambio de tren.** Yo les quiero decir que para diseñar una línea de Metro o una línea de ferrocarril, antes de pensar en construirla por supuesto se tiene que ver qué tipo de vehículo va a correr sobre de ella. Imposible pensar en lanzarse a la construcción si no tiene uno la idea de qué vehículo va a correr, es como diseñar una pequeña vialidad para que corra un tráiler o al revés, diseñar una gran vialidad para que corra por ahí un Volkswagen de ida y un Volkswagen de regreso, pues obviamente que sería muy costoso. Entonces no hay otro tipo de tren, hay normas internacionales para construcción de Metros y esas normas internacionales quienes nos dedicamos a esta tarea académica, de investigación o en su caso de la función pública, sabemos que existen, están ahí pendientes, ustedes pueden preguntarle a cualquier proveedor o a cualquier investigador sobre las normas ferroviarias internacionales y ahí están presentes (...)*

Por lo anteriormente expuesto, es falso que se hubiese decidido la utilización de trenes de rodadura férrea después del diseño de la vía.

Como señalé en la respuesta anterior, tanto el trazo de la vía como la opción de utilizar trenes de rodadura férrea se incluyen en el “Dictamen técnico para determinación de origen y destino” del 27 de junio de 2007 **(REVISAR ANEXO 3)** y en el “Dictamen Técnico que presenta a la Dirección General del STC Metro la Comisión interna encargada de evaluar la tecnología del material rodante más adecuada para operar la línea 12 del Metro de la Ciudad de México” de fecha del 6 de septiembre 2007 **(REVISAR ANEXO 5)**, concluye que la aplicación de la tecnología férrea resulta más conveniente. Las especificaciones finales sobre el trazo, en tanto, se establecen en la Propuesta de Racionalización del 30 de mayo de 2008.

Es prioritario destacar que la inversión efectuada a través del esquema de Proyecto de Prestación de Servicios, en el que el que “el prestador” pone a disposición del Metro un lote de trenes y se encarga de mantenerlos en óptimas condiciones de operación, designado a los trenes férreos para la Línea 12, presentaba mayor viabilidad en términos, económicos, financieros, operacionales y de riesgos.

En ese sentido, a partir de las cotizaciones de seis empresas (CAF, Bombardier, Alstom, PCZ Construcciones, Norinco y SIEMENS INNOVACIONES) recibidas en el último sondeo de mercado efectuado en diciembre del 2009, el STC consideró que la propuesta de la empresa CAF MEXICO, S.A. de C.V., consolidaba la mejor propuesta, tomando como prioridad la evaluación de los requerimientos técnicos (calidad), las condiciones de entrega del material rodante (tiempo), inicio del servicio (oportunidad) y finalmente, los aspectos económicos (precio y financiamiento), **(VER ANEXO 6)**.

En otro orden de ideas, la compatibilidad de la infraestructura con el perfil de rodadura férrea proyectada, bajo las condiciones del contacto rueda/ carril y de los esfuerzos de inscripción en curva de las unidades de CAF, corrobora su fiabilidad en las conclusiones derivadas del estudio elaborado por el CEIT (centro tecnológico creado por la Universidad de Navarra), (**VER ANEXO 7**).

6) En las auditorías del gobierno federal realizadas de 2009 a 2011, se consideró que la calidad de la construcción de la Línea 12 era tan mala que la cantidad que el gobierno pagó por el proyecto era "injustificada". ¿Puede explicar por qué, dado el gasto de la Línea 12 que finalmente superó el presupuesto, se consideró que la construcción fue tan mala?

Su pregunta tiene dos aseveraciones falsas. En primera instancia, la Auditoría Superior de la Federación es un órgano que depende del Poder Legislativo, concretamente de la Cámara de Diputados, no del Poder Ejecutivo.

En segundo lugar, cabe señalar que todas las observaciones a las auditorías de la ASF sobre la obra pública relativas a la Línea 12 fueron solventadas (VER ANEXO 8).

Por ejemplo, el informe de la Auditoría Superior de la Federación de la Cuenta Pública 2010 (**VER ANEXO 9**) emitió un "dictamen limpio".

En su página 6, el informe establece que "a lo largo de toda la Línea 12 del Metro no existe la presencia de fracturas que acusen problemas a nivel estructural o que presenten la falla del mismo elemento estructural, como muros, columnas, escaleras y travesaños; de los trabajos que han requerido reparación o están en proceso de reparación y fueron ejecutados por medio del procedimiento técnico constructivo para la reparación de elementos de concreto".

Y continúa: "Se determinaron 4 observaciones las cuales fueron solventadas por la entidad fiscalizada antes de la integración de este informe." Por lo que, al solventar todas las observaciones señaladas, la Auditoría emitió un dictamen limpio.

Concluye en su página 7 que "la Auditoría Superior de la Federación considera que, en términos generales y respecto a la muestra auditada, la Dirección General del Órgano Desconcentrado Proyecto Metro del Distrito Federal cumplió con las disposiciones normativas".

7) ¿Cuál es su respuesta a las denuncias, realizadas por el exdirector de metro Joel Ortega en testimonio rendido durante la investigación de la asamblea legislativa sobre el cierre de la línea, entre otras, de que la construcción de la Línea 12 fue de tan mala calidad que por más mantenimiento que recibiera la línea, eventualmente fallaría como lo hizo cuando se cerró en 2014 y resultaría en un accidente grave del tipo visto el 3 de mayo de 2021? Por ejemplo: el 6 de septiembre de 2012, apenas un mes antes de la inauguración, el director del metro en ese momento, el Sr. Bojorquez, y las empresas constructoras encontraron muchos problemas con la Línea 12, incluyendo un golpeteo irregular en el tramo de la vía que colapsó el 3 de mayo, 2021. En 2013, un informe de inspección de

ILF encontró problemas estructurales importantes, desde "deformaciones anormales" de los rieles hasta grietas en los durmientes y soldadura deficiente. Esto reforzaría la idea de que la construcción de la Línea 12 era el problema, no el mantenimiento. Agradecemos su respuesta.

Al respecto, señalo que con fecha del 8 de julio de 2013, el entonces Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Ing. Adolfo Joel Ortega Cuevas y el Lic. Alfonso Suárez del Real, entre otros funcionarios, recibieron de manera definitiva, la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac, para su inmediata puesta en servicio de pasajeros, tal como se desprende de la Minuta correspondiente (**VER ANEXO 10**).

Adicionalmente, adjunto a la presente misiva, un video del Ing. Joel Ortega, ex Director del STC Metro en la administración del Dr. Miguel Ángel Mancera, del 16 de octubre de 2013, quien afirmaba, textualmente, que la línea 12 era fiable y representaba lo que la gente quería como servicio de metro en todas las líneas del sistema; visto el anterior, sorprende la contradicción en la que cayó el exdirector del STC (**VER ANEXO 11**).

Es importante recordar que el Ing. Ortega fue destituido de su cargo, luego de que un informe (Systra, 2014), que él mismo solicitó, para documentar la supuesta inoperabilidad de la Línea 12, concluyera lo contrario.

Con relación al informe de inspección de ILF, es falso que en éste se hayan encontrado "problemas estructurales en la obra civil". Los problemas detectados en el sistema de vías, que es distinto a la estructura de la obra civil del metro (a saber: obra electromecánica/obra civil), tienen como causa una "falta notoria de mantenimiento preventivo y correctivo, oportuno al sistema de vías" y no errores en la construcción, como se puede constatar en el dictamen de referencia (**VER ANEXO 12**), fechado el 14 de noviembre de 2013, que a la letra dice: "la Línea 12 tenía las condiciones para operarse y ponerse en servicio con pasajeros, operándose con estos sistemas a partir del 30 de octubre de 2012".

8) Numerosos ingenieros que trabajaron en la construcción de la Línea 12 nos han dicho que no había un plan maestro antes de que comenzara la construcción. ¿Por qué nunca se finalizó un plan maestro antes de que comenzara la construcción?

Claramente existe un plan maestro del Metro, que puede localizarse en la página web del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el cual abarca la conectividad de toda la Ciudad de México. En el mismo, se contempla, desde el inicio, el trazo de la Línea 12, a lo largo de la Avenida Tláhuac.

Si a lo que se refiere es a un Plan Ejecutivo para la construcción de la Línea 12, se hace de su conocimiento que, dada la magnitud de la obra, el proyecto ejecutivo se realizó en etapas (planos As-built), lo cual es una práctica común en grandes obras de ingeniería en el mundo. Esto permite contar con flexibilidad técnica y financiera durante su realización, sin comprometer la integridad o seguridad del proyecto.

9) ¿Por qué se eligió un consorcio que incluía a CARSO para construir el metro, dado que CARSO tenía muy poca experiencia con este tipo de proyectos antes de construir la Línea 12?

La pregunta parte de un supuesto falso. No se “eligió” a Carso.

El contrato de obra pública para la construcción de la Línea 12 se adjudicó a través de una licitación internacional abierta (arriba comentada). El fallo se basó en la normatividad aplicable y considerando fundamentos técnicos. El consorcio constructor seleccionado presentó la propuesta más completa y viable, con base en los requerimientos establecidos en la licitación pública internacional número 30001140-001-08 y, de manera concreta, ofreció “las mejores condiciones técnicas, económicas, financieras y administrativas” (**Revisar ANEXO 2**).

El consorcio ganador fue encabezado por Ingenieros Civiles Asociados (ICA), firma que ha construido diez de las doce líneas del metro capitalino. Carso Infraestructura y Construcción (CICSA), subsidiaria de Carso, fue participante minoritario del consorcio; en tanto Alstom, aportaba su experiencia en infraestructura electromecánica. Los consorcios se conjugaron libremente sin la participación del gobierno.

10) ¿Puede responder a las acusaciones de que CARSO fue elegida porque Carlos Slim, quien es muy influyente en la política mexicana, es el dueño de la empresa constructora?

La respuesta a esta pregunta es la misma que la expuesta en la anterior.

11) ¿Por qué se fue de México el Lic. Ebrard después del cierre del metro en 2014? ¿Estaba tratando de evitar cualquier acción legal en su contra por los problemas que enfrentaba el metro? ¿Pasó tiempo en Francia y Honduras durante este tiempo o en otro lugar? ¿Si es así, donde?

Enfrenté, en todo momento, la cacería política de la que fui objeto por parte de dos de los gobiernos más corruptos de la historia de México: el federal, del entonces presidente Enrique Peña Nieto, y el del gobierno de la ciudad, a cargo de Miguel Ángel Mancera. El primero me imputaba, falsamente, de haber filtrado información que derivó en una serie de reportajes periodísticos que descubrieron la trama de corrupción conocida como “la Casa Blanca”.

Durante los sesenta meses del sexenio de Peña Nieto, solo permanecí fuera del país durante 14 meses, como un ciudadano libre sin impedimento de viaje. Durante el lapso que radiqué en el exterior, en Francia, Honduras y Estados Unidos, para ser más específico, participé -entre otros- en proyectos de la ONU sobre ciudades seguras y trabajé con comunidades hispanas en Estados Unidos. Durante esos 14 meses, regresé a México en ocho ocasiones.

Nunca fui imputado por ninguna causa, ni siquiera llamado a declarar, como era mi deseo. Pese a las reiteradas negativas de oportunidad para informar sobre los hechos ocurridos en mi gestión, el 1 de febrero de 2015 me presenté, voluntariamente y sin ser convocado, en la Cámara de Diputados y exigí ser escuchado.

Posteriormente, el 6 de febrero de 2015, ante la Comisión Especial de la Línea 12 del Metro expresé, entre otros puntos lo siguiente:

Me habría encantado que esta reunión se llevara a cabo antes de que se diera a conocer a los medios de comunicación un informe –que entre muchas otras cosas– incluye graves inexactitudes, y también debo decirlo, falsedades respecto al proceso que llevó a la construcción de la Línea 12 y su posterior suspensión del 50 por ciento del servicio.

En 15 minutos voy a tratar de compartir con ustedes los elementos principales. Y para apoyar lo que estoy diciendo, voy a entregar a la presidencia esta carpeta que de todas maneras, si se va a tomar en cuenta en algo, tiene que llevar a rehacer el informe que hace un momento el señor diputado decía “pues ya es un hecho consumado”.

Habría que preguntarnos si es un hecho consumado, entonces para qué hacemos una reunión de trabajo. Y en consecuencia se confirmaría que estamos ante un proceso político y no un proceso de formación con elementos técnicos y jurídicos, de una opinión que se le solicitó a esta comisión especial.

En primer lugar se afirma en el informe que no hubo comunicación entre el consorcio constructor y CAF, que no hubo coordinación en la obra.

Debo decir que esto es falso, que están en bitácora todas las reuniones que hubo a lo largo de todo el proyecto entre todas las partes.

Hubo 5 mil sesiones en 24 grupos de trabajo y a esas sesiones que están en bitácora, que no ha sido solicitada por esta comisión. A esas sesiones asistieron tanto el Proyecto Metro, lo que denominamos el consorcio constructor, como –por supuesto– la empresa que proveyó los trenes.

Entonces no es un problema de coordinación y desorden como se ha hecho creer. Primer punto. Ahí están las bitácoras.

Y se puede documentar perfectamente bien cada acuerdo, cuándo se tomó, cómo se tomó y por qué se tomó.

Incluyó el trato, incluyó todas las decisiones ahí que tomaron las áreas técnicas, porque esa es una gran tarea técnica; 24 mesas de trabajo hubo.

En el informe de la comisión dicen que la determinación para que fuera férreo o neumático dependió o no fue producto de un trabajo técnico, sino de –se dice– de unas tarjetas, en una versión periodística, que habría mandado el sector del metro, proponiendo que fuesen mejor neumáticas y no férreas.

Es decir, se dice en el informe que no está claro cómo se determinó que fuera férreo el tren. Nada más que hay un dictamen técnico que debió haber sido del conocimiento de esta

comisión, supongo no lo tiene, de fecha septiembre de 2007, donde el equipo técnico del metro dice: tiene que ser férreo, y está firmado por diversos funcionarios del Sistema de Transporte Colectivo, incluyendo al actual subdirector de operación.

Dice el informe, y pasa por alto también las cinco horas de comparecencia en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, del ex director del metro que explicó cómo y por qué se llegó a la determinación de que fuera férreo el tren. Eso es increíble, pero así es. Todo esto que les acabo de decir lo anexo en la carpeta que voy a presentar ahorita.

Acto seguido, se atribuyen los problemas de la línea a la corrupción y a las irregularidades. Y ahí sí, la verdad, la intencionalidad política no podría ser más clara, ¿por qué? En primer lugar no se relacionan las supuestas irregularidades con las fallas, en ningún lado, se infieren. Se dice que hay versiones periodísticas, no sabía yo que informes, con la trascendencia de este informe, se enviara a los medios antes de que ustedes lo votaran, que fue publicado en todos los medios de comunicación, que señala a su servidor como presunto responsable, que no fue escuchado hasta el día de hoy. –Bueno– ése informe no toma en cuenta que la Auditoría Superior de la Federación realizó auditorías a esta obra en mayor proporción que a ninguna otra obra con recursos federales a nivel nacional.

Tengo aquí también, para su conocimiento, los oficios de solventarían de la Auditoría Superior de la Federación, y aquí están todos. Estos oficios resuelven de solventación todas las auditorías salvo dos que estén en trámite de la Auditoría Superior de la Federación que no se están mencionando en su informe, todas las demás, están resueltas.

No hay motivo y no me parece justo que se mencione que la razón por la cual la obra falla, es por irregularidades y corrupción, cuando el órgano autónomo de fiscalización del Congreso de la Unión dice lo contrario, ni siquiera pudo mencionar lo siguiente:

Se reproducen, en los anexos, observaciones de la Auditoría Superior de la Federación, que están solventadas –y eso habla de dolo y mala fe–, porque se sabe que están solventadas.

Quiero asimismo decir que el contrato de prestación de servicios de largo plazo para los trenes PPS, resuelto por el Metro, por sus órganos: Consejo de Administración, su Comité de Adquisiciones, fue auditado por la Contaduría Mayor de Hacienda en 2011 y no se señala ninguna irregularidad. Entonces, no es la explicación la irregularidad.

Quiero señalarles también que la construcción de la obra tuvo la certificación de un consorcio que estuvo trabajando todo el tiempo y al final emitió una certificación para poder operar. Esa certificación no ha sido ni tiene procedimiento alguno del gobierno de la Ciudad de México que la cuestione, ni de ninguna otra instancia. La certificación que se hizo como resultado de una licitación internacional, que fue entregada el día 30 de octubre de 2012, no está sujeta a ningún procedimiento (...)

Entonces, no debió –me parece, con todo respeto– la comisión reproducir argumentos cuando hay las evidencias que acabo de comentar, que contradicen esencialmente el informe que se envió a los medios de comunicación.

Decir también que, del problema de la incompatibilidad o de los problemas entre la interfaz tren riel, tengo aquí un documento que no se solicitó por la comisión –éste es el libro blanco

de los trenes, elaborado por el Sistema de Transporte Metro– y ustedes van a encontrar aquí los documentos que fueron presentados en su momento a su servidor como jefe de Gobierno.

¿Cuáles son estos documentos? Primero, el dictamen técnico que establece que deben ser férreos, de fecha septiembre de 2007; después, el diseño y las especificaciones de los trenes que elaboró el Metro; después, la agenda, semana por semana, día por día, la bitácora de supervisión del Sistema de Transporte Colectivo sobre la fabricación de los trenes, los equipos, el buggy, cómo se diseñó, aquí está el diseño; las sesiones que se dice que no existieron, que aquí están las firmas; y finalmente el acta de inspección y recepción de cada uno de los trenes, tanto de mi periodo al frente del gobierno de la Ciudad de México, como del actual gobierno del Distrito Federal. En ninguna de las actas de recepción de ninguno de los 30 trenes hay ninguna observación respecto a que haya problemas de incompatibilidad. Aquí está.

Dicho de otro modo. Sería imposible para el actual jefe de gobierno o para el de la voz contradecir un equipo técnico y un trabajo de esta naturaleza. Qué ocurre. Hay muchas preguntas que no están respondidas en el informe, ni siquiera los materiales que se pidieron. Por ejemplo, ¿por qué se recibió Línea de conformidad el 8 de julio de 2013?, por la misma razón que yo la puse a operar, porque la misma información se tenía y no se tenía ningún dato que llevara a que esta Línea tenía algún problema de incompatibilidad esencial o sistémica, porque si no, no se entiende por qué se recibió. 8 de julio de 2013 se recibió la Línea.

Como acto jurídico, dice recepción definitiva, pero además están las recepciones de los trenes que les acabo de decir. Por qué entonces o con qué fundamento se manda un informe, señor diputado, que usted decía que es un hecho consumado, que se dice todo lo contrario a lo que acabo de señalar.

Desde luego que sí yo esperarí que como resultado de esta reunión de trabajo se puede corregir, a la luz de la evidencia de esta documentación, se reponga ese informe y se los pido en mi calidad de ciudadano, porque primero, no es justo. Segundo, no va a ayudar a que se repare la Línea si no tenemos claridad de qué ocurre con la misma. Tercero, se violentan los derechos de las personas por una intención política.

Concluyo. Hay medio millón de personas que no tienen el servicio. Me voy a los datos principales. El día 30 de octubre se tiene la certificación de la Línea que no ha sido cuestionada; se pone en operación la Línea. El 8 de julio de 2013 se recibe la Línea. Los trenes llevan funcionando más de dos años, se dice hoy que vamos a tener que cambiar o va a tener que cambiar la autoridad algo de los trenes.

Como está contratado, como está hecho el contrato de los trenes, el diseño de los trenes está a cargo del proveedor. Si fuese un error de diseño hay que decirlo. ¿Cuál es el error entonces, para que se proceda a corregirlo? Y si se trata de un error de especificaciones, también hay que decirlo para que se acorte el tiempo y esa Línea empiece a funcionar.

¿Qué necesitamos, señoras y señores diputados?, menos política y más responsabilidad respecto a esto. Concluiría ahí y muchas gracias por su atención.

Me permito recordar que en septiembre de 2014 empecé al entonces Jefe de Gobierno Miguel Ángel a un diálogo público y abierto sobre la Línea 12, en el que de cara a los ciudadanos debatiéramos sobre los hechos referidos a la obra, el cual rechazó.

12) Les agradeceríamos si pudiesen responder a las acusaciones de que parte de la razón por la que el Lic. Ebrard se apresuró a completar la Línea 12 se debe a sus propias ambiciones presidenciales y que el Lic. Ebrard esperaba que la Línea 12 fuera un éxito con el que pudiera hacer campaña para su propia candidatura presidencial.

La acusación no tiene el mínimo sustento.

La inauguración de la obra tuvo ocasión el 30 de octubre de 2012, casi cuatro meses después de la elección presidencial de Enrique Peña Nieto. Desde noviembre de 2011, decliné cualquier aspiración a una candidatura y expresé mi apoyo al ahora presidente, Andrés Manuel López Obrador.

13) Se sabe que después del sismo de 2017, el gobierno de Mancera revisó todas las columnas y algunas trabes claramente dañadas. Se reparó las partes de la estructura que estaban dañadas, según documentos oficiales. También se entiende que, aunque el mantenimiento de la obra bajó durante la pandemia, el gobierno de Claudia Sheinbaum hizo una revisión de la estructura de la L12 en 2020, y no encontró problemas graves. Si tienen una respuesta a estos hechos, avísanos por favor.

Los potenciales daños por sismos y los trabajos específicos que se tenían que realizar ante la ocurrencia de estos fue alertada a la administración de Miguel Ángel Mancera, concretamente al entonces director del Metro Joel Ortega. Es importante aclarar que en caso de un sismo mayor a 7 grados se estableció la necesidad realizar trabajos de renivelación de todo el tramo elevado y no únicamente “la reparación de las partes de la estructura que estaban dañadas”.

El saber si la administración de Mancera realizó los trabajos de renivelación, necesarios tras los sismos que azotaron a la capital, notablemente el del 19 de septiembre de 2017, es algo que se tiene que probar con documentos oficiales. Por esa misma razón, no se conoce del potencial daño que pudo haber causado a la vía elevada, por ejemplo, la realización de trabajo como la sustitución y colocación de toneladas de balasto.

En octubre de 2012, Joel Ortega acusó de recibido el Manual de Mantenimiento de la Obra Civil (**VER ANEXO 13**) que incluye mantenimiento al tramo subterráneo, al tramo elevado (estructuración metálica y estructuración concreto) y al tramo superficial.

En la página 581 de dicho documento, se establece la obligación de brindar mantenimiento a todo el tramo elevado con estructuración metálica, y no a una única columna, de la siguiente forma: *“una vez que la estructura ha sido recibida por el operador, se realizará un año después de la puesta en marcha una nivelación (...) continuando con esta elevación durante los monitoreos subsecuentes (...) Adicional a este monitoreo se realizarán*

nivelaciones cada 2 años desde el banco de nivel profundo (...) con el objeto de registrar el posible hundimiento regional diferencial (...) En caso de presentarse algún sismo de magnitud superior a los 7.0 grados en la escala de Richter, se correrá un nuevo ciclo completo de nivelación de las estructuras.”

Finalmente, su pregunta reconoce que la administración actual capitalina no encontró problemas graves con la Línea. Tal conclusión está en línea con lo encontrado por una serie de informes previos, certificación emitida por el consorcio certificador (DB International, GMBH, ILF BERATENDE INGENIEURE A. G., TÜV SÜD RAIL GMBH y HAMBURG CONSULT GMBH, **VER ANEXO 14**), el informe de SYSTRA, y la resolución del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal (**VER ANEXO 15**).