

## Rafael Cardona

El Cristalazo

### La gravedad exhibe la incapacidad



La tragedia del Metro ha servido para confirmar, no para descubrir.

Para nada es necesario esperar el peritaje de la empresa noruega DNV cuya contratación súbita e instantánea se debe al oportunismo y el recurso a la mano y no a la especialización de dicha firma en asuntos de transporte metropolitano

Contrataron a un quiropráctico cuando necesitan un neurólogo.

DNV “es una empresa experta en administración de riesgos, análisis forense y análisis causa-raíz de fallas catastróficas en instalaciones estratégicas”, según dijo Myriam Urzúa, Secretaria de Protección Civil, cuyo trabajo —como suele ser en esta área— siempre se desarrolla después de las desgracias y jamás en la prevención.

“La empresa noruega encargada del peritaje a la L-12 —opina el ingeniero Juárez, espontáneo colaborador de esta columna—, tiene oficinas en México. DNV se especializa en gestión de riesgos en el sector energético; principalmente petróleo y gas, así como alimentos y salud, ductos y mantenimiento de plantas de almacenamiento de gas licuado.

“¡Ah!, Pero nada de riesgos en sistemas metropolitanos de transporte.

“Ha sido contratada por la Comisión Reguladora de Energía.

“En síntesis muy seguramente es proveedor de asesoría en Dos Bocas donde tiene mucha experiencia.

“Vaya con estos simuladores de la Sheinbaum y López.

“Otra farsa con montaje de improvisación y muy posible conflicto de interés al ser proveedora del estado.

“Cero imparcialidades

“Lo anterior consta en el portal de la empresa que tiene oficinas en más 100 países incluyendo el nuestro.

“Por eso aparecieron como por arte de magia. En cuestión de horas.

“La corrupción al servicio de la tragedia.

“Es un fraude más.”

Si la secretaria de Protección Civil sirviera para algo; habría detectado la debilidad de las trabes metálicas (no ballenas) en la estación “El Olivo” (y las demás aún desconocidas), antes de la fractura mortal.

Pero Protección Civil trapa los pozos después de los ahogados, lo cual ni siquiera impide nuevos ahogamientos, porque no los ciega todos. La mayoría de las instalaciones de obra pública en la ciudad de México son bombas de tiempo.

Nada más —como un ejemplo cercano—, recordemos la epidemia de fuego en los mercados de la ciudad hace apenas un par de años. Se quemaron casi todos los grandes —La Merced, Jamaica, Juárez, San Cosme—, y nunca se supo nada, como tampoco se va a saber algo después de este accidente.

Cortocircuitos, dijeron en aquel tiempo. Y sólo falta repetir la causa ahora, como se dijo en el enorme incendio del Puerto Central de Control del Metro técnicamente el mayor desastre en la historia de este sistema de transporte. Lo de ahora ha sido un cataclismo de ingeniería combinado con la pésima administración y el inexistente mantenimiento. Una acumulación de

errores e ineptitud a la cual se opone un solo argumento: no somos culpables, no somos responsables.

La inútil directora del Metro, Florencia Serranía, sigue firme en su puesto cuando la colección de accidentes en su vitrina ya sería suficiente para haberla cesado hace tiempo; no hay nadie para señalar.

En el extrañísimo sentido de la responsabilidad de los actuales dirigentes nacionales, el poder no implica compromisos reales, todo se va en una incesante verborrea matutina cuyos dictados, como fervorines repetidos por los sacerdotes de la iglesia, repiten y repiten los falsos argumentos de la irrealidad.

Las cosas ocurren por generación espontánea. La epistemología

Nadie tuvo la culpa de nada, todos somos inocentes a pesar de haber visto a lo largo de tantos gobiernos con la misma cuna (Cárdenas, Robles, López Obrador, Encinas, Ebrard, Mancera, Sheinbaum) la progresiva degradación del sistema

En videoconferencia, la secretaria de Protección Civil, Myriam Urzúa Venegas, detalló que personal de una empresa internacional ya se encuentra desde el martes en el lugar del accidente para el levantamiento de muestras, así como la coordinación con las diversas autoridades.

En una muestra más de colonización subconsciente —o una maña más—, con la cual el gobierno pretende apantallar a los ciudadanos con la imaginaria infalibilidad de lo extranjero. Por muy noruegos como hayan sido los fundadores de DNV, su presencia no garantiza nada, como jamás sirvieron para nada los peritajes aeronáuticos en los muchos accidentes del panismo.

Vamos de gane, dijo aquel.

A los gobiernos panistas se les caían aviones y helicópteros y se les morían los integrantes de sus gabinetes presidenciales. A Morena se le vienen abajo los trenes urbanos. Vamos de gane, dijo aquel.

Pero en esta maniobra dilatoria, de distracción mientras los muertos se enfrían, los días de luto se consumen y los familiares se resignan, la señora Urzúa informó que la contratación se hará de inmediato “y resaltó que uno de los motivos por los que se decidió que esta empresa lleve a cabo dicho análisis, es porque ha estado en operaciones desde 1864, tiene más de 150 años de experiencia y cuenta con presencia en más de 100 países”. ¿Y?

La pregunta es si van a encontrar algo más allá de los dictámenes ya existentes, si van a recuperar los renglones torcidos del financiamiento, si van a darse cuenta de los errores de la compañía de Carlos Slim y actuarán con cual consecuencia.

La consultora no va a hallar algo ajeno a las investigaciones sucesivas y abundantes de la Auditoría Superior de la Federación (antes CMH) y hasta la inane Asamblea Legislativa: Todos sabemos los motivos de lo ocurrido y quiénes son los responsables. Pero cuando el juicio no es ante un jurado, sino para el espejo y la autocomplacencia, las cosas terminan con dinero bueno tirado sobre el malo.

— ¿Cuánto van a cobrar los noruegos por salir con una gansada en el tiempo del ganso?

Cualquier cifra es cara. De nada sirve un diagnósti-



## Ivonne Melgar

### Línea 12: fallas, omisiones y tragedia

La desgracia marca a las administraciones capitalinas del PRD y de Morena involucradas en la Línea 12 del Metro, a cargo de una izquierda gobernante que hasta ahora no logró construir un modelo transparente en la gestión de la obra pública.

La deuda viene desde el resguardo de los informes de los Segundos Pisos hace 15 años, pasando por el enfrentamiento entre Marcelo Ebrard y Miguel Ángel Mancera por el diagnóstico de daños estructurales y de diseño en torno a la L12, hasta llegar a la trabe desplomada este 3 de mayo.

Dicen que será el peritaje noruego el que establezca la edad de las fallas que llevaron al colapso. Pero el deslinde de responsabilidades resulta nebuloso para una clase política que sólo cambió de logo —del PRD a Morena—.

Porque, a diferencia de la retórica que aplica a nivel federal de los neoliberales de ayer versus los transformadores de hoy, para el caso de la Ciudad de México hay continuidad. Claudia Sheinbaum fue compañera de Ebrard y de Mancera cuando López Obrador fue jefe del Distrito Federal.

En su momento, Mancera fue, como procurador, junto con el secretario de Finanzas, Mario Delgado Carrillo, colaborador estrella de Ebrard en su administración capitalina.

Y Alfonso Suárez del Real, secretario de Gobierno de la Ciudad de México, es también un experto en el Metro, ya que trabajó con su director, Joel Ortega Cuevas, como director de Administración de Personal y en la Subdirección de Finanzas.

Así que, además de la versión que le dará el canciller Ebrard sobre la obra, en un proceso que decantará la puja entre ambos hacia la

Presidencia para 2024, la jefa Sheinbaum cuenta con el conocimiento que su segundo de abordo tiene del expediente L12.

Y es que Suárez del Real fue integrante de ese equipo que, durante el gobierno de Mancera, determinó cerrar en 2014 un tramo de esa línea ante la advertencia de un peritaje belga de que reparar el desgaste ondulatorio implicaba riesgos de descarrilamiento mientras siguiera funcionando el servicio.

Como responsable de las finanzas del Metro, el actual secretario de Gobierno también sabe que hubo un litigio de tres años por la demanda que interpuso el consorcio ICA-Carso-Alstom por más de 6 mil millones de pesos, alegando obra entregada no pagada. El gobierno de Mancera reviró que aquella tenía componentes no realizados y malas ejecuciones. Y, al final, el pago quedó en 2 mil millones de pesos, con un reembolso de 4 mil millones de pesos al erario.

Son detalles de un expediente que creamos solventado y que, con la tragedia entre las estaciones Olivos y Tezonco, toman vigencia: la incompatibilidad de los rieles con los carros que serían chinos y fueron españoles; la separación de más de 10 centímetros entre andén y tren; el desgaste ondulatorio que eso generara y que haría viable la línea, siempre y cuando se le diera mantenimiento permanente.

Con 26 muertes y 78 heridos, se activan igualmente los detalles de la reapertura del servicio, bajo la conclusión de que el mantenimiento correctivo, preventivo y predictivo de la L12 costaría tanto como el de las otras 11 líneas juntas, porque debe atenderse el desgaste que produce la torsión en las famosas curvas 11 y 12 en vías, durmientes y balastos. “Es co-

mo un paciente que usa marcapasos de por vida”, comparó un exfuncionario.

La revisión técnica de las decisiones políticas incluye al gobierno del ahora senador Mancera (PRD) y la dirección en el Metro del actual diputado Jorge Gaviño (PRD) después del sismo de 2017: la reestructuración de la trabe entre las citadas curvas 11 y 12 y el escaneo con rayos X de las 266 columnas, reparando las fallas estructurales en la 69, a cargo del consorcio constructor.

¿Fue suficiente aquella auscultación sobre los daños telúricos a la obra?

La actual directora del Metro, Florencia Serranía, se echó la soga al cuello al declarar que sus revisiones en 2019 y por el temblor de 2020 no le reportaron riesgo alguno.

Como dicen los expertos, “las estructuras siempre avisan” a través de una cuarteadura, varillas oxidadas, acero que se pandea, piedritas que caen...

Cabe, sin embargo, la duda de que el austericidio hizo de las suyas en un mantenimiento deficitario —como el presupuestado a la baja que la jefa Sheinbaum decidió— y cuyas bitácoras serán determinantes para el pago de seguros y el esclarecimiento de la tragedia.

Y, sin embargo, ante un hecho que reclama la reparación integral de daños por las 104 víctimas y que el Estado debe de pagar, los gobiernos federal y local y sus mayorías legislativas —Morena y aliados— están evitando la rendición de cuentas de sus funcionarios, defendiendo un silencio que podría convertirse en prólogo de una historia más de impunidad.

Porque el derrumbe está hecho de fallas técnicas que existieron y persistirán, y de omisiones que fueron y siguen siendo políticas.



co profesional, si no se siguen sus recetas.

Y el tiempo va a confirmar estas palabras. O las va a desmentir. A ver.

Pero mientras los muertos sepultaban a sus muertos, se nos cruzaron los ecos del día tres de mayo y su conmemoración.

Y esto ocurrió: El lunes de esta semana la Organización de las Naciones Unidas, cuyas aportaciones al simbolismo internacional son su mayor capital, porque se trata de propuestas decorativas, románticas y casi nun-

ca atendidas por nadie, nos recordó el tres de mayo como el “Día Mundial de la Libertad de Expresión”.

El ejercicio de este derecho humano —extensión de la libertad de pensamiento, de creencia, de opiniones, de publicación, de divulgación, propiamente y hasta comercialización de las ideas—, ha encontrado en México muchos obstáculos a lo largo del tiempo pero nunca había sido —casualmente en la semana de esta efemérides planetaria de la celebrada ONU—, materia de tan furiosas embestidas por

parte de la presidencia de la República como ahora; especialmente cuando —en pleno desconocimiento de las realidades geopolíticas de entonces—, el jefe del Estado acusa a los herederos de la prensa porfiriana de haber sido los caudales del cuartelazo de Victoriano Guerra y con frecuencia compara la virulencia de entonces con la crítica de hoy.

Por más y como hayan atracado, zaherido y vituperado los periodistas de entonces (incluido el cuadrilátero legislativo de los oradores en el parlamento), no fue-

ron los culpables de la traición de los militares a quienes el propio Madero les entregó el mando del incipiente y ejército federal.

La comparación es injusta. Ni los medios actuales espían con la embajada estadounidense, ni este es el gobierno pre revolucionario, ni alguno de sus integrantes ha conocido la cárcel por combatir la reelección presidencial, las prolongaciones del mandato ejecutivo o la perpetuidad del poder. Madero tenía muchos defectos, pero no mentía por sistema.