

Línea mortal

Editorial CCM

Fue llamada la “Línea dorada del bicentenario”. La obra monumental de la administración de Marcelo Ebrard saltaría como la expansión de la infraestructura de movilidad de la Ciudad de México. Moderna, con los último en tecnología de punta, ecológicamente sustentable, inclusiva. **Después de doce años sin nuevas líneas del metro, la línea 12 representó una alternativa** para una zona marginada y apartada de los beneficios del transporte masivo y barato.

Inaugurada el 30 de octubre de 2014, tuvo una planificación que proyectó la atención de **367 mil pasajeros diarios en días de trabajo**, que la podría poner en cuarto lugar de la red del Metro **al alcanzar a los 450 mil pasajeros**. Las empresas responsables de la construcción, asignada por licitación, entregaron la obra inaugurada con bombo y platillo, pero **la realidad ocultaba los vicios y defectos** que, potencialmente, pusieron en riesgo a los miles de pasajeros. Según el documento “*Recopilación, análisis, emisión de opiniones técnicas – jurídicas y elaboración de memorias documentales del inicio de la operación de la línea 12*” del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en la misma entrega reconocieron “trabajos que se encontraban pendientes en diversas estaciones de la Línea y que no afectaban la operación de la misma; sin embargo ya desde antes del 30 de octubre de 2012 el STC había detectado problemas de deformaciones ondulatorias prematuras en los rieles de varias curvas que comprende el trazado de las vías de la Línea”.

Pronto, los trenes dejaron de rodar. Once estaciones fueron cerradas para reparaciones de gran calado y, poco a poco, **los entramados de corrupción y sospechas sólo agravaron las condiciones** para destapar qué había pasado con la línea dorada y fincar responsabilidades. Tras la creación de comisiones de investigación a nivel local y federal, **33 funcionarios fueron sancionados, entre ellos, el director del Proyecto Metro**, quien fue sometido a investigación penal. De esa forma, la Secretaría de la Función Pública señaló que 489 millones de pesos no se habían justificado en la obra y la Auditoría Superior de la Federación fincó observaciones por 7 mil 500 millones pesos.

Más allá de esa danza de complicidades y corrupción, desde su inauguración hasta el 3 de mayo de 2021, **la 12 era una bomba de tiempo puesta por varios cómplices**. Nadie puede decir que era desconocido **la progresiva degradación que los usuarios denunciaron en redes sociales** por las evidencias irrefutables que eran un presagio funesto. Mentiras y más mentiras llevaron al colapso. Desde la administración **de Marcelo Ebrard, hoy secretario de Relaciones Exteriores; de Miguel Ángel Mancera, sentado en un escaño en el Senado y de la actual jefa de Gobierno**, se tejieron los hilos de una telaraña corrupta y trágica.

Y la desgracia ha suscitado los enconos entre los defensores de un gobierno y quienes ha **querido sacar raja electoral para acarrear votos sobre los cadáveres**. Pero desde lo más alto, desde la presidencia de la República, se percibe a un líder insensible que, por más esfuerzos, pretende minimizar la situación distrayendo la atención con un decreto de 3 días de luto como si izar la bandera nacional a media asta, sea suficiente para hacer justicia **a quienes han padecido por causa de la negligencia**.

La austeridad también es corrupción. Hoy, las familias **de las víctimas y los lesionados vieron, en unos segundos cambiar sus vidas para siempre**. Como esa “trabe” del metro, las cosas se han partido por la mitad en el presente gobierno. **Llegar a los responsables más altos no es optativo**. Transformar a México de la corrupción es barrer la casa completamente y no sólo hacerlo en apariencia. Los deudos exigen justicia porque la 12 del metro **se convirtió en la línea mortal**.