OPINIÓN

¿Quiénes son los responsables de la tragedia de la Línea 12 del metro? Despreciable la politiquería ante lo trágico.

Por Julieta Villegas Aguayo · 3 de enero de 2023 · 7 min de lectura



Mi absoluto repudio ante a nefasta guerra sucia contra Claudia Sheinbaum respecto a la Línea 12, que sabemos bien, que sucedió por fallas de origen.

La Línea 12 del metro fue muy polémica desde su inauguración, terrible que todo terminara en una enorme tragedia que sigue lastimando a la Ciudad de México.

Esa Línea fue la obra emblema de la gestión del entonces jefe de Gobierno Marcelo Ebrard Casaubón, quien informó que era una obra como parte del Plan Verde de la Ciudad, con un costo de 24 mil millones de pesos. En 2007 se realizó una consulta para definir cuál sería la ruta que tendría la nueva Línea, entonces se contemplaba que las rutas fueran Iztapalapa-Acoxpa e Iztapalapa-Tláhuac. La gente a través de ese instrumento de participación ciudadana (en donde se dieron cita un millón treinta mil personas) definió que la Línea sería Tláhuac-Mixcoac y las obras quedaron a cargo de las empresas ICA, SAB de CV, Alstom Transport, SA, Alstom Mexicana, SA de CV y Carso Infraestructura y Construcción, S.A. de C.V., iniciaron los trabajos en 2008. La Línea 12 fue inaugurada en 2012, con prisas y obras inconclusas, poco antes de que terminara la gestión de Ebrard como Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Considero que el objetivo era entregar la obra al presidente de la República, la verdad no entiendo la prisa, porque era el espurio e innombrable Felipe Calderón Hinojosa. La entrega final se realizó hasta julio de 2013 en la administración de Miguel Ángel Mancera.

El 14 de octubre de 2021, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México presentó los resultados de las investigaciones del colapso en un tramo de la Línea 12 del Metro ocurrido el pasado 3 de mayo de 2021, en el que lamentablemente perdieron la vida 26 personas, otras 98 resultaron lesionadas y en donde se afectó la movilidad de cientos de miles de personas debido a la interrupción de un servicio de transporte público esencial para la zona oriente de la Ciudad de México y su área conurbada, este servicio atiende esencialmente a la clase trabajadora.

El actual Gobierno de la Ciudad de México encabezado por la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo se comprometió a esclarecer los hechos ocurridos y a la procuración de justicia, también se comprometió a la reparación integral a los daños ocasionados a las víctimas y de asistir en todas las etapas para la no repetición de un caso similar. Las víctimas como prioridad. La Fiscalía integró una investigación rigurosa y científica para garantizar que cada víctima recibiera la reparación integral del daño lo más rápido posible. Desde el momento del colapso dicha institución integró una investigación de carácter penal con estricto apego al Código Nacional de Procedimientos Penales y a los Derechos Humanos; en especial, considerando como base la Justicia Restaurativa. La investigación puede dividirse en dos grandes componentes:

A) El peritaje realizado por la Fiscalía para identificar las causas determinantes del colapso. B) El deslinde de responsabilidades de personas morales y personas físicas, tanto particulares como ex servidores públicas.

Para el peritaje contrataron especialistas con amplio reconocimiento por su solidez y experiencia en diversas materias periciales que no se tienen en la plantilla de la Fiscalía con el objetivo de buscar los más precisos dictámenes; el Dr. Alberto Patrón Solares, Especialista en Puentes; el Maestro en Ingeniería, Vicente Robles Jara, especialista en Estructuras; Maestro en Ingeniería, Walter Iván Paniagua Zavala, especialista en Geotecnia, y el Dr. Arturo Palencia Rodríguez, especialista en Topografía Fotogramétrica.

Conclusiones de los trabajos: (obtenidos a través de la página de Transparencia)

a) La instalación insuficiente e inadecuada de pernos de cortante (particularmente en la zona central del claro), originó la pérdida del trabajo como sección compuesta (acero/concreto) incrementando las distorsiones torsionales del tablero. Esto trajo como consecuencia el aumento de las fuerzas en el diafragma central. La presencia de fallas de fatiga en la cuerda superior del diafragma central verifica este comportamiento.

b) El diseño inadecuado de la conexión inferior de los atiesadores verticales en zona de diafragmas, originó la creación de agrietamientos que corresponden con el fenómeno de fatiga por distorsión, en la parte inferior del alma de la trabe izquierda, al centro del claro, y por debajo de la terminación del atiesador vertical.

c) La unión entre el patín inferior y el alma de la zona central del claro de la trabe izquierda, se desgarró principalmente debido a la mala calidad de las soldaduras, y a los sobreesfuerzos inducidos en esta zona por el detalle inadecuado de la terminación del atiesador vertical en la zona cercana al patín inferior. Estos últimos efectos se amplificaron notablemente por la falta de conexión de las prelosas con las vigas principales, debido a la casi inexistencia de pernos de cortante.

d) Una vez desgarrada la soldadura entre patín y alma, ésta última falló por pandeo, originando la falla de la viga izquierda, y en consecuencia, debido a la falta de redundancia de la estructura, el colapso del claro en cuestión. e) Ningún manual de inspección y mantenimiento podría incluir deficiencias que de origen están en el diseño. Por otro lado, el error grave de construcción referente a la carencia, mala ubicación y mala soldadura de los pernos del cortante por las mismas razones no pudieron haber sido detectadas en inspecciones tanto que no son visibles por encontrarse dentro de la estructura.

Si bien la falla que se registró el 3 de mayo de 2021 fue súbita y el diseño presentan deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, el colapso fue *principalmente originado por los errores en su diseño y construcción* misma que contribuyeron a acelerar de manera notable la cinemática del colapso.

Pues bueno, ahí los datos duros sobre por qué sucedió la tragedia. Sin embargo, desde finales de 2019 principios de 2020 un tal Fernando Coca Meneses quién trabajó con Víctor Trujillo alias Brozo, que se distingue por no tener ética, moral, ni vergüenza (igual que Brozo) es un mercenario y se unió al equipo del Canciller Ebrard en la Secretaría de Relaciones Exteriores (pueden revisar en el portal DeclaraNet/Función Pública, desde entonces hasta la fecha sigue activo. También su hijo colabora ahí, ambos son directivos), los mismos periodistas, Álvaro Delgado y Páez Varela lo exhibieron hace alrededor de un año y existe evidencia en su Canal.

Recién despedido de SPR ¡justamente! y ya siendo parte de la nómina de SRE el difamador oportunista Fernando Coca (*@Fercoca)* escribió un libro llamado "Quién quitó los pernos" en donde se dedica a atacar a Claudia Sheinbaum culpándola de la lamentable tragedia de la que hemos estado hablando. ¿En serio? El equipo del Canciller, no solo de la Secretaría, sino equipo de promoción y precampaña se dedica a atacar vil y virulentamente a través de un libro a la Doctora Sheinbaum, seguramente pagado con dinero público, por algo trágico, algo que costó vidas y que es responsabilidad de su jefe ante la función pública. El expatiño de Brozo, muy misógino, – por cierto – , diario vía twitter calumnia, difama, a toda hora, una campaña sucia sistemática contra la doctora. No es posible tanta infamia.

Ese libro plagado de basura y mentiras lo ha estado promoviendo con las cuentas oficiales que promocionan al Canciller como en una precampaña, esas cuentas son:

Avanzada Nacional @avanzada_n y Movimiento Progresista @MProgresistaMx

¿No me creen? Todo es público, dense.

Publicado en Punto de Referencia. Dirección original: https://puntodereferencia.mx/opinion/quienes-son-los-responsables-de-la-tragedia-de-la-linea-12-del-metro-despreciable-la-politiqueria-ante-lo-tragico
Descargado el 22 de noviembre de 2026.