



## **Masacre de Allende: El mutismo del general**

*(Juan Alberto Cedillo, pág. 6-10)*

Documentos de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) fechados el 20 y 28 de marzo de 2011 confirman que los comandantes de la Sexta Zona Militar con sede en Saltillo y de la Guarnición de Piedras Negras, en esa época bajo el mando del general Luis Cresencio Sandoval, fueron informados sobre los secuestros y asesinatos masivos que recién habían cometido Los Zetas en el pueblo de Allende y otros municipios del norte de Coahuila.

Pese a conocer sobre estos crímenes, esos mandos militares no hicieron nada contra el grupo criminal.

La masacre de Allende –en la que, según familias de las víctimas, hubo más de 300 personas muertas o desaparecidas– se mantuvo oculta durante casi dos años. Ninguna autoridad federal, estatal o municipal informó oficialmente sobre ello.

Los documentos de la Sedena fueron publicados por la organización académica National Security Archive (NSA), con sede en Washington, fundada en 1985 por periodistas y académicos, la cual alberga “la colección de documentos desclasificados más grande del mundo”.

Los documentos, de los cuales Proceso tiene copias, están fechados el 20 y 28 de marzo de 2011, en plena “guerra contra el narcotráfico” del entonces presidente Felipe Calderón. Los reportes internos de la Sedena registran las denuncias que recibió el 14 Regimiento de Caballería con sede en Múzquiz por parte de personas cuyos familiares fueron secuestrados por Los Zetas y que fueron turnadas a la Guarnición de Piedras Negras, al mando del general Cresencio Sandoval, y a la Sexta Zona Militar, comandada entonces por el general Dagoberto Espinosa Rodríguez, actual director del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas (ISSFAM).

“20 de marzo 2011. Permítome informar a la Superioridad que en esa fecha, aproximadamente a las 14:30 horas, se presentó el señor (...) a fin de denunciar que el 18 de marzo del presente año habían secuestrado a los padres de su esposa, así como a cinco integrantes más de su familia, y que el día sábado 19 de marzo su hijo se desplazó (...) a verificar esa información en Rancho Garza, ubicado en Villa Unión, Coahuila, donde no encontró a sus familiares, y que se comunicaron vía teléfono a aproximadamente 13:30 horas manifestando que los tenía la policía municipal y hasta la fecha no sabía nada de ellos y que en el rancho de su padre se encontraban personas armadas, procediendo a informar a la Comandancia 14 RCM autorizando a acudir a la citada denuncia”, señala el documento fechado en Allende, Coahuila.



Para verificar la denuncia salieron tres unidades del Ejército encabezadas por un teniente de caballería, quien reportó a sus superiores la existencia de viviendas saqueadas, ranchos quemados y abandonados, múltiples casquillos percutidos, así como vehículos incendiados y con evidencias de disparos de arma de fuego.

Una copia del reporte se envió al general Luis Cresencio Sandoval, entonces jefe de la Guarnición de Piedras Negras, y al comandante de la Sexta Región Militar.

De acuerdo con el exgobernador de Coahuila, Humberto Moreira, el actual titular de la Sedena era también responsable de la prisión de Piedras Negras, donde integrantes de Los Zetas incineraron cadáveres de sus víctimas.

## **Los costos de la "racionalización"**

*(Juan Carlos Cruz Vargas, pág. 28-32)*

Desde que se concibió la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) las empresas participantes en la obra, así como el gobierno de Marcelo Ebrard, buscaron "racionalizar" recursos, y aunque las constructoras y los exfuncionarios capitalinos lo niegan, eso pudo influir en una construcción con múltiples defectos estructurales, como los que dieron a conocer en su peritaje la empresa noruega Det Norske Veritas (DNV) y en su informe de Inspección Física del resto de la línea el Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM).

Ya el Informe de la Comisión Especial de Investigación de la Línea 12 del Metro de la entonces Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF), presidida por Jorge Gaviño Ambriz, tras la suspensión temporal de las estaciones del viaducto elevado en marzo de 2014 por fallas en las vías, apuntaba que se escatimaron recursos.

De entrada, la empresa Consultoría Metropolitana de Ingeniería SA de CV (Cominsa), citada en dicho informe, realizó un estudio comparativo con ventajas y desventajas entre un cajón subterráneo y un viaducto elevado para construir las 22 estaciones del proyecto original, que finalmente se redujeron a 20.

Las ventajas del cajón subterráneo radicaban en que tendría un comportamiento geotécnico y estructural adecuado durante la vida útil de la línea; gran capacidad de estructura para soportar deformaciones generadas por los asentamientos diferenciales; alta capacidad para soportar sismos de gran magnitud; mínimo mantenimiento a las instalaciones fijas; impacto urbano nulo; además de que, concluida la obra civil, se restituiría en su totalidad el tránsito vehicular.

Los contras consistieron en que la construcción de la obra civil requería cerrar la vialidad e incrementar el desvío y adecuación de las instalaciones municipales, además de que los costos de la obra civil se elevarían.



Sobre la construcción del viaducto elevado –del cual se desplomó un tramo entre Olivos-Tezonco– las desventajas eran más que los beneficios, según Cominsa.

Entre las ventajas para los constructores estuvo la disminución de las desviaciones y adecuaciones de instalaciones municipales; el tiempo de ejecución de la obra civil era menor; mientras que los costos se reducían de manera importante.

A cambio de eso, el sistema estructural de la parte elevada sería susceptible de deformaciones ante los asentamientos diferenciales, reduciendo los factores de seguridad. Además, las características y variaciones del suelo detectadas en el trazo de la Línea 12 incidirían en asentamientos diferenciales, afectando el comportamiento de la estructura y, como consecuencia, la operación. Todo lo anterior con impacto en la seguridad de las instalaciones.

Otras desventajas identificadas fueron que el mantenimiento de la estructura y el sistema de vías resultaría “costoso y complejo”; se reduciría la velocidad de operación debido a las deformaciones de la estructura; además de la susceptibilidad a presentar daños por movimientos sísmicos mayores, como el ocurrido en septiembre de 2017.

Finalmente Cominsa observó que en el viaducto elevado se generan daños al material rodante debido a los golpes constantes de las vías por los desniveles; además de dejar un impacto urbano negativo.

Pese a las advertencias, Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y Carso Infraestructura y Construcción (CICSA) decidieron construir nueve de las 20 estaciones sobre el viaducto elevado.