

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



# 68 familias afectadas por accidente de la L12 han sido indemnizadas

12/mar

44 afectados ya cuentan con cobertura del Instituto Nacional de Rehabilitación

Redacción / Crónica  
metropoli@cronica.com.m



Recorrido de prueba del Metrobús tras la implementación de una línea provisional.

Hasta el momento han sido indemnizadas 68 familias de personas lesionadas en la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, a la vez que 44 afectados ya cuentan con cobertura del Instituto Nacional de Rehabilitación, con el fin de asegurar una atención médica integral que les permita recuperar completamente su salud.

Así lo precisó en el informe conjunto de este lunes, el comisionado ejecutivo Armando Ocampo Zambrano, quien actualizó que al momento se han implementado 253 becas para niñas, niños, adolescentes y jóvenes familiares de personas fallecidas, con un pago mensual de 2 mil 125 a 6 mil 376 pesos hasta culminar sus estudios, y recordó que 20 familias

de quienes perdieron la vida han sido indemnizadas con el seguro del STC Metro.

El funcionario capitalino indicó que seis personas continúan en nosocomios y se han acumulado 99 altas de personas ambulatorias y hospitalizadas.

Además, continúa el seguimiento puntual caso por caso de los afectados vía enlace con servidores públicos y en la Mesa Centralizada de Trámites,

así como el soporte y cobertura médica, psicológica y de trabajo social con 743 visitas domiciliarias acumuladas y mil 201 acciones en beneficio de las personas visitadas; además, se han realizado 11 mil 582 acciones de cobertura alimenticia, 185 de alojamiento y 695 traslados para familiares.

Por su parte, la titular de la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil

**Seis personas continúan en nosocomios y se han dado 99 altas de personas ambulatorias y hospitalizadas**

--	--	--	--	--	--	--	--



(SGIRPC), Myriam Urzúa Venegas informó que la empresa de peritaje noruega DNV, continuó este fin de semana con las pruebas de concreto de compresión y elasticidad para determinar si el material cumple con los requerimientos de resistencia especificados en el proyecto de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro. De los 68 núcleos que se tienen programados analizar, 31 serán sometidos a pruebas de compresión y 37 a elasticidad.

Asimismo, mencionó que este fin de semana se inició el análisis de petrografía para determinar la condición de los materiales que componen la mezcla, la composición, la porosidad y la presencia de contaminantes.

El secretario de Movilidad, Andrés Lajous Loaeza, enfatizó la estabilización tanto del flujo como de la ocupación en el servicio exprés de Metrobús durante su segunda semana de intervención.

Explicó que gracias a las mejoras continuas en materia de programación y operación, los intervalos de paso se mantienen en 5 minutos con una ocupación menor al 30 por ciento. Asimismo, los tiempos de recorrido para ambos sentidos es de 44 a 55 minutos.

Lajous Loaeza agregó que, en la estrategia de apoyo emergente a la Línea 12 del Metro, participan 228 servidores públicos de diversas dependencias capitalinas, así como 300 vehículos de transporte concesionado, Red de Transporte de Pasajeros (RTP), Trolebús de Servicio de Transportes Eléctricos (STE) y autobuses ADO.



## Sobrepeso deformó materiales de L12: estudio

Uso de equipo pesado en mantenimiento en 2015, posible causa del derrumbe, afirma

**JOEL RUIZ**  
—metropoli@eluniversal.com.mx

El abogado defensor de Enrique Horcasitas, quien fue el director del proyecto de construcción de la Línea 12 del Metro que colapsó el pasado 3 de mayo, aseguró que la sobrecarga a la que fue sometida en 2015 la estructura a la al-

tura de la estación Olivos, como parte del programa de mantenimiento, provocó una deformación que rebasó los límites del material de las trabes.

Afirma que en ese año, como parte del mantenimiento de la línea, se utilizó equipo sumamente pesado que pudo causar daños a la estructura, lo que con el paso de los años se agudizó hasta venirse abajo.

# Se sobrecargó en 2015 estructura de la L12: estudio

Ingenieros señalan que se provocó una deformación que rebasó los límites de los materiales con que se fabricaron las trabes, lo que pudo generar, en mayo pasado, seis años después, el colapso



## L-12 ROSTROS DE LA TRAGEDIA

16/w

JOEL RUIZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

La sobrecarga a la que fue sometida en 2015 la estructura de la Línea 12 del Metro, a la altura de la estación Olivos, como parte del programa de mantenimiento, provocó una deformación que rebasó los límites del material con que se fabricaron las traveses, aseguró Alejandro Romano, abogado defensor de Enrique Horcasitas, quien fue el director del proyecto de construcción que colapsó el pasado 3 de mayo.

Según un estudio de ingeniería que realizó el bufete Colinas de Buena, se precisó que esa situación pudo ser la causante de la caída del Metro, que dejó un saldo de 26 personas muertas y más de 80 lesionadas.

“Debido a esta situación, las tres traveses deformadas únicamente sirvieron de cimbra.

“Después del sismo del 19 de septiembre de 2017 se presentaron una serie de daños a este sistema estructural [del Metro]”, precisa el documento en poder de EL UNIVERSAL.

El abogado manifestó que gran parte de la responsabilidad recae en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, dependencia que se encarga de la operación de este medio de transporte y que comprende del periodo de 2013 hasta la fecha del accidente.

Además, se menciona que, tras el sismo, la travesa registró una ondulación de 42 centímetros que era evidente a simple vista.

En lo que corresponde al mantenimiento que se realizó en enero de 2015, el defensor de Enrique Horcasitas dijo que se utilizó

equipo sumamente pesado que pudo dañar la estructura y que con el paso de los años se agudizó hasta venirse abajo, “tiene que ver más con el mantenimiento que se le dio a Línea 12 que una falla estructural o de origen”.

Mencionó que en dicha obra, para sustituir balasto y rieles, se sobrecargó la estructura del tramo elevado “a grado tal que fue necesario que intervinieran las empresas correspondientes para identificar primero que había deformaciones en traveses y diversas partes por el exceso de peso y, posteriormente, se procedió a las reparaciones que se consideraron necesarias”.

Cuestionado sobre que el entonces encargado de la *Línea Dorada* fue sancionado y encontra-

do responsable, por recibir una obra inconclusa, rechazó tal aseveración al asegurar que cuentan con un documento emitido en septiembre de 2012 por la entonces Contraloría General del Distrito Federal, en el que se establecía que no encontraron irregularidad al recibir la obra.

Asimismo, mencionó que Horcasitas Manjarrez fue sancionado por no supervisar a todos los directores que estaban bajo su cargo, pero, dijo, ninguno fue encontrado responsable, pues en las apelaciones ganaron los juicios sobre las acusaciones que se hicieron en su momento.

“Nosotros, por indicación de nuestro cliente Enrique Horcasitas, nos dedicamos a revisar el expediente para conocer la verdad,

### ESTUDIO DE INGENIERÍA DEL BUFETE COLINAS DE BUENA

“Después del sismo del 19 de septiembre de 2017 se presentaron una serie de daños a este sistema estructural [del Metro]”

y a partir de la información que tenemos podemos advertir que todo parece indicar que el problema se encuentra comprendido dentro del aspecto relativo al mantenimiento de la Línea 12”, precisó el abogado.

Además, recordó que cuando entró la línea en operación se entregó a las entonces autoridades del Metro un manual de operación, que “era exhaustivo, puntual y preciso con relación a dos aspectos fundamentales para el mantenimiento: la inspección de las estructuras de la obra civil y el tema de las vías”.

En el mantenimiento se establecía, precisó el abogado, que en el primer año se debía revisar la línea cuatro veces al año, luego dos y al final una verificación anual del estado; sin embargo, cuando hubiese un sismo superior a 6.5 grados, el mantenimiento debía ser mucho mayor.

Ante ello, insistió en que corresponde a las autoridades del Metro dar seguimiento a este manual de mantenimiento y detectar cualquier falla que pudiese presentarse, lo que parece que no sucedió. ●

42

CENTÍMETROS

de ondulación presentó, tras el sismo de 2017, la travesa que colapsó del Metro, según estudio.



Una vez terminada la obra de la Línea 12, a las autoridades se les entregó un manual sobre cómo realizar el mantenimiento, refirió el abogado Alejandro Romano.

--	--	--	--	--	--	--	--



## En una semana, dictamen de DNV sobre las causas de la caída de trabe en la línea 12

ALEJANDRO CRUZ FLORES  
Y BERTHA TERESA RAMÍREZ *3/6/21*

El Gobierno de la Ciudad de México estimó que en una semana la empresa DNV entregará un primer dictamen sobre las causas del desplome de una trabe en el viaducto elevado de la línea 12 del Metro, que ocasionó la muerte de 26 personas y decenas de heridos.

Asimismo, informó que se ha indemnizado a 68 familias de personas lesionadas en la interestación Olivos-Tezonco; además, 44 de los afectados ya cuentan con cobertura del Instituto Nacional de Rehabilitación que les asegura atención médica integral.

En lo que respecta al peritaje, la administración capitalina dijo que "en el momento en que venga esa primera parte se va a dar a conocer toda la verdad" en torno al accidente. Agregó que no habrá impunidad en cuanto a las eventuales responsabilidades que se puedan generar.

Reiteró que se habilitará un portal de transparencia sobre la llamada *línea dorada* con muchísimos documentos relacionados con su construcción y operación, que estarán a disposición de la ciudadanía.

Asimismo, se seguirá atendiendo a las víctimas.

La secretaria de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil, Myriam Urzúa, señaló, por su parte, que el fin de semana comenzaron a realizarse las pruebas de concreto, compresión y elasticidad en los laboratorios certificados contratados por la empresa DNV.

También, agregó, se iniciaron los análisis de tetrografía para determinar "la condición de los materiales que componen la mezcla, su porosidad y presencia de contaminantes, entre otros".

En tanto, el titular de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas, Armando Ocampo Zambrano, informó que además de las indemnizaciones, se incrementó a 253 el número de becas para niños, adolescentes y jóvenes, que implican un apoyo mensual de 2 mil 125 a 6 mil 376 pesos mensuales, según su edad, que se extenderán hasta culminar sus estudios profesionales.

Esto se suma a acciones como la incorporación de 145 personas a empleos en el gobierno de la ciudad o en la iniciativa privada, la asignación de 27 casas de interés social y 114 acciones de mejoramiento de vivienda propia.



## Protegen a conductor del STC

VIRIDIANA MARTÍNEZ

Tras despedir al conductor del Metro, quien llevaba latas de cerveza en la cabina del tren e iba acompañado de otra conductora, también dada de baja; el presidente del Comité Ejecutivo Nacional Fortaleza Sindical al Servicio de la Sociedad, Fernando Espino, calificó de excesiva la medida.

Pidió al subdirector general de Administración y Finanzas del Metro, mediante un oficio, que sea revisado el procedimiento en contra de los conductores para que se reconsidere su despido.

“Rechazamos rotundamente el trato de criminales que recibieron nuestros compañeros trabajadores al ser sometidos con exceso de fuerza por agentes de la Policía, privándolos de la libertad

esposados para trasladarlos al juzgado cívico por una falta administrativa”, escribió en un comunicado.

El 31 de mayo, el Sistema de Transporte Colectivo dio por terminada la relación laboral con ambos conductores y emitió una circular para que no accedieran a áreas restringidas.

Ocurrió después de que una usuaria denunció a través de un video que el conductor y su acompañante llevaban latas de cerveza en la cabina.

Espino consideró que el hecho no se investigó conforme a su reglamento y de forma interna.

REFORMA publicó la acusación de un trabajador del Metro, quien dijo que conductores toman alcohol en horarios laborales mientras que el Sindicato los solapa.



### Conexiones

Con la ampliación de la Línea 4 del MB se perfila un transporte metropolitano.

1/2

- La línea llegaría hasta la Alameda Oriente.
- La semana pasada empezó a operar la primera parte de la ampliación, desde Archivo Ge-

neral hasta Pantitlán, donde el carril confinado de las unidades ya toma forma para seguir su rumbo hasta la Alameda.

- "El costo son 116.5 millones

de pesos en esta etapa; fueron 20 mil metros cuadrados y 5.8 kilómetros de longitud", detalló Jesús Esteva, titular de la Secretaría de Obras

- y Servicios (Sobse).
- La primera parte, que ya ofrece servicio, consta de 5.8 kilómetros nuevos que se suman a los 28 que ya había.



Página:

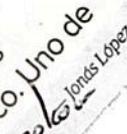
20

Sección:

com

Fecha:

08 JUN 2021

**Metrobús entraría a Neza.** El Gobierno de la Ciudad de México busca que sistemas de transporte como Metrobús realicen viajes metropolitanos, es decir, que puedan ingresar a territorio de municipios conurbados del Estado de México. Uno de los primeros esfuerzos sería el de la Línea 4 del Metrobús, que se plantea pueda ingresar a calles de Nezahualcóyotl. 20/6/21  Jovita López

