

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Foto: Especial

Los dos hombres que participaron en un conato de riña fueron bajados de la góndola para evitar que iniciaran su viaje.

CABLEBÚS

Suspenden servicio de L2 para sacar a dos rijosos

POR IONÁS LÓPEZ *zilkow*
jonas.lopez@gtmm.com.mx

Dos usuarios fueron desalojados de una de las cabinas de la Línea 2 de Cablebús por participar en un conato de riña, informó la Secretaría de Movilidad (Semovi).

El incidente ocurrió en la terminal Constitución de 1917 cerca de las 18:25 horas.

Para desalojar a los rijosos se debió aplicar el protocolo de seguridad que incluyó la detención preventiva y poner en reversa las cabinas para desalojar a los involucrados.

Otros pasajeros también fueron desalojados de la góndola.

Para esta acción se contó con el apoyo de personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), indicó Semovi.

“El incidente tuvo una duración estimada de tres minutos, por lo que, al desalojar a los involucrados, se procedió a reanudar la marcha”, informó la dependencia.

La Semovi y el Servicio de Transportes Eléctricos refrendaron que el Cablebús cuenta con protocolos para garantizar un servicio seguro.



BERTHA TERESA RAMÍREZ

Falla dispositivo vial en el Cetram de Pantitlán

38 Cp

El miércoles, el secretario de Movilidad y autoridades capitalinas anunciaron el cierre de una área de 4 mil 570 metros cuadrados del paradero de Pantitlán para atender un problema de agrietamientos entre los andenes M y U, por lo que operaría un dispositivo vial y de orientación a los usuarios, debido a que no se permitirá el ascenso y descenso de pasaje de al menos 30 rutas en esta zona de andenes, a las ocho de la mañana de ayer no se apreciaba dicho dispositivo.

Empleados del Centro de Transferencia Modal (Cetram) Pantitlán, que portaban chaleco verde y se hacen llamar "supervisores", se encontraban en algunas entradas de los andenes; sin embargo, al preguntarles sobre cómo sería el ascenso y descenso, dijeron ignorar, pues al momento no han sido informados del dispositivo. Indicaron que esta semana fueron trasladados a Pantitlán desde otros paraderos, como Indios Verdes, por lo que desconocen el movimiento en este Cetram ubicado en el oriente de la ciudad.

Tampoco había elementos de seguridad que proporcionaran información u orientaran sobre las medidas aplicadas por las autoridades. Lo que sí hizo el personal de chaleco verde fue tomar fotos a los reporteros y acosarlos con preguntas sobre su procedencia, a pesar de haberse identificado.

Despachadores de rutas y comerciantes semifijos indicaron que no se les ha informado en qué



consisten las obras, pero "corre el rumor de que hay grietas en un área del paradero y de que van a construir una plaza comercial".

Un expendedor de jugos en uno de los andenes afectados señaló: "Lo que se comenta es que van a meter cemento hidráulico porque está hueco abajo, donde está el sótano, y se está hundiendo; otros dijeron que van a hacer una plaza comercial como en el Toreo, pero, la verdad, no sabemos".

Sobre las obras anunciadas, Gerardo, empleado en el aeropuerto, comentó: "No nos han dado ninguna información, están haciendo movimientos a la sorda".

En Churubusco, a la salida del paradero, "desde temprano es un

▲ Aspecto del lado norte del Cetram Pantitlán, donde se comenzaron a retirar los negocios tras detectar grietas en el sótano que era utilizado como corralón. Foto Luis Castillo

relajo; se hace un cuello de botella y los de Tránsito es raro que estén aquí. La verdad, nunca se le ve; la gente sale y entra como puede, arriesgándose porque las banquetas están llenas de puestos".

Además, "es demasiado difícil cruzar porque pasa el Mexibús, automóviles en sentido contrario pueden atropellar a la gente. Es muy peligroso".



LAURA GÓMEZ FLORES

Lo que encontró la empresa DNV

El dictamen técnico final elaborado por la empresa noruega DNV (Det Norske Veritas), contratada por el Gobierno de la Ciudad de México, determinó que el colapso de una trabe en la intersección Olivos-Tezonco se debió al pandeo

de las vigas norte y sur por la falta de pernos funcionales en una longitud significativa, lo que causó que parte del tramo elevado perdiera su estructura compuesta.

La distorsión del marco transversal central y la iniciación y propagación de grietas de fatiga que redujeron aún más la capacidad de la estructura para soportar la carga

fueron otras de las causas, indicó. Así como deficiencias en las vigas, como una deflexión descendente significativa en la norte y la T-6, que alcanzó, en el primer caso, 7.6

centímetros, la cual no era detectable en una inspección visual simple. La presencia de soldaduras deficientes, faltantes y mal colocadas, y estructuras de acero que contenían fracturas, son otras de las causas que identificaron los expertos de la empresa, con las que coincidió el peritaje elaborado por la Fiscalía General de Justicia capitalina.