

JEFA DE GOBIERNO



Hallan más deficiencias en el tramo de Carso

Colegio de Ingenieros indica que **32% de los 11 kilómetros de ruta aérea presentan defectos que se deben atender con equipo especializado**; sugiere no reanudar servicio

L-12 LA CRISIS POLÍTICA

La L12 no puede ser reabierto; encuentran más fallas

Colegio de Ingenieros señala deficiencias en el tramo que construyó Carso

SALVADOR CORONA

—metropoli@eluniversal.com.mx

El Colegio de Ingenieros Civiles de México encontró en la Línea 12 del Metro más deficiencias en soldaduras, fisuras en traveses y filtraciones de agua, principalmente en el tramo elevado que construyó Carso Infraestructura y Construcción, por lo que recomendó no reanudar el servicio.

El dictamen señala que 32% de los 11 kilómetros de la ruta aérea,

que corresponde a esta firma, presentan fallas de grado B, es decir, que se deben atender con equipo especializado.

La jefa de Gobierno dijo que establecerá una mesa técnica con las empresas constructoras.

SALVADOR CORONA

—metropoli@eluniversal.com.mx

El Colegio de Ingenieros Civiles de México recomendó no reanudar el servicio en la Línea 12 del Metro, debido a que se encontraron más deficiencias en soldaduras, fisuras en traveses y filtraciones de agua, principalmente en el tramo elevado que construyó la empresa Carso Infraestructura y Construcción S.A. de C.V. (CICSA) y que colapsó en la estación Olivos el 3 de mayo.

En la inspección física que realizaron al trayecto que está en pie, el coordinador del Comité Técnico de Seguridad Estructural del Colegio de Ingenieros Civiles, Bernardo Gómez González, reportó que 32% de los 11 kilómetros de la ruta aérea, que corresponde a CICSA, presentan fallas calificadas como grado B, es decir, que se deben atender con equipo especializado.

De acuerdo con el dictamen de la revisión, en el tramo de la estación Periférico Oriente a Zapotitlán (8.3 kilómetros) se hallaron

soldaduras cuestionables, separación insuficiente de vigas, columnas con fisuras superficiales en columnas, traveses y cabezales, diafragmas desalineados en traveses de acero e inconsistencias en atiesadores horizontales.

También hay elementos de apoyo deformados o con apoyo

parcial en neoprenos; diafragmas colocados deficientemente o inexistentes; insistencias por atiesadores horizontales en traveses más cortos que en otras zonas.

“Se detectaron evidencias de deficiencias y otras vulnerabilidades que requieren mayor estudio, específicamente en este porcentaje que estamos hablando en los tramos que se calificaron con grado B”, dijo el coordinador.

El tramo de ICA, que comprende 3 kilómetros de Culhuacán a Calle 11 y de Tlaltenco a la terminal de Tláhuac, no presentó ningún daño con grado B.

Se recomendó como atención prioritaria la revisión de la separación entre el puente vehicular de Periférico y avenida Tláhuac con las columnas del viaducto elevado de la Línea 12, y supervisar el refuerzo realizado en el tramo cercano a la estación Nopalera y la reparación de fisuras y filtraciones de agua.

Por lo anterior, el comité recomendó no reiniciar la operación del tramo elevado de la Línea 12 hasta que se haga la revisión de-



BERNARDO GÓMEZ GONZÁLEZ
Coordinador del Comité Técnico de Seguridad Estructural

"Se detectaron evidencias de deficiencias y otras vulnerabilidades que requieren mayor estudio"

DICTAMEN DEL COLEGIO DE INGENIEROS

"[Se recomienda] iniciar la elaboración de un proyecto de reforzamiento que solucione las deficiencias"

tallada, nivel 2 y 3 en su caso, y se obtenga el informe de vulnerabilidades correspondiente que será en los siguientes meses.

Sin servicio

En el tramo subterráneo, de Mexicaltzingo a Mixcoac, el perito en túneles del Colegio de Ingenieros Civiles de México, Francisco Suárez Fino, explicó que no presenta daños estructurales, pero no puede ser reabierto hasta que no se repare el viaducto elevado.

Lo anterior obedece a cuestiones operativas y mantenimiento intensivo que requieren vías y trenes de la Línea 12, el cual se debe "llevar a cabo en los talleres de Tláhuac para cumplir con los niveles de calidad requeridos para dar seguridad a la operación".

Aclaró que la decisión fue tomada por el Instituto Mexicano del Transporte, del STC, personal del Sindicato del Metro, la Secretaría de Obras, el Instituto de Seguridad para las Construcciones y el Colegio de Ingenieros.

Señaló que en el tramo se detectaron anomalías como graves

problemas de filtraciones y escurrimientos de agua en estaciones como Mexicaltzingo.

Pese a ello, el perito afirmó que el túnel no tiene daños estructurales ni deformaciones que pongan en riesgo su estabilidad, pero la estructura de las vías presenta diversos problemas, por lo que se necesita cambiar las más afectadas y no generar un gasto excesivo en mantenimiento.

El secretario de Obras y Servicios, Jesús Antonio Esteva Medina, explicó que los miles de usuarios de la Línea 12 tendrán una respuesta inmediata, por lo que ya trabajan con el Comité Técnico de Refuerzo y Rehabilitación para tener un proyecto ejecutivo en un mes, aproximadamente.

Tras el informe de la inspección física, la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, dijo que con las empresas constructoras van a establecer una mesa técnica.

Sobre las recomendaciones que realizaron los especialistas, dijo que ya se encuentran bajo atención algunas de las recomendaciones para otras líneas. ●

EL DATO



MARIO GUZMAN, EFE

El Colegio de Ingenieros alertó por deficiencias en soldaduras, fisuras en travesaños y filtraciones de agua.



Fallas a simple vista

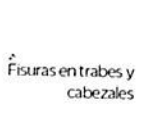
Con 37 brigadas, especialistas del Colegio de Ingenieros Civiles de México recorrieron el tramo elevado de la Línea 12 del Metro en el que encontraron fallas que presumen son errores de construcción y requieren de estudios especializados para definir el riesgo que representan.

Deficiencias por tipo de tramo

- **Columna de concreto-viga de concreto presforzado**
Cimentación poco profunda (zona de lecho rocoso relativamente poco profundo)



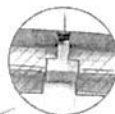
Separación insuficiente de vigas entre ellas y respecto a los cabezales



Fisuras en travesaños y cabezales

- **Columna de concreto-vigas de acero**
Cimentación superficial apoyada sobre pilotes (suelo más resistente)

Elementos de apoyo deformados o con apoyo parcial (neoprenos)



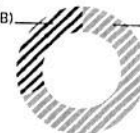
Inconsistencia por atiesadores horizontales en travesaños más cortos que en otras zonas

Fisuras en columnas

Deficiencias localizadas

Por nivel de riesgo*

Riesgo medio (B) 32%

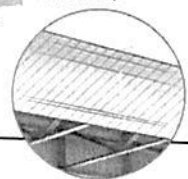


Riesgo bajo (C) 68%

*No fueron localizadas deficiencias de riesgo alto (tipo A)

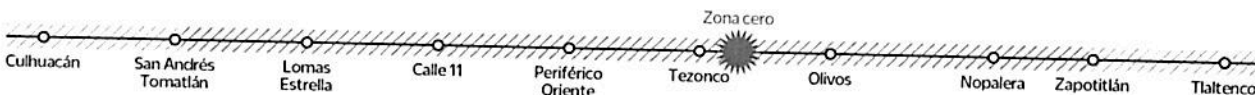
Diagramas colocados de manera deficiente o inexistentes

Soldaduras al centro del claro (práctica de construcción cuestionable)



Tramo elevado

- COLUMNA DE CONCRETO-VIGA DE CONCRETO PRESFORZADO
- COLUMNA DE CONCRETO-VIGAS DE ACERO



Se recomienda además revisar la separación entre el puente vehicular del Periférico y las columnas del Metro.

Fuente: Colegio de Ingenieros Civiles de México A.C.



Va para largo L-12 subterránea

AMALLELY MORALES

Aunque su estructura está en buenas condiciones, el tramo subterráneo de la Línea 12 deberá esperar para ser reabierto.

El Colegio de Ingenieros Civiles de México informó ayer que en los 8.5 kilómetros sólo detectó filtraciones de pronta resolución.

“No presenta daños estructurales ni deformaciones que pongan en riesgo su estabilidad. Por tanto, el túnel podría ser reabierto en un corto plazo”, concluyó el dictamen.

Sin embargo, el Secretario de Obras, Jesús Esteva, aseguró que, además de las reparaciones propuestas, antes de abrir el tramo entre Mixcoac y Atlalilco se tiene que dar mantenimiento completo a las vías.

“No se puede dar en la zona del túnel exclusivamente, tiene que irse hasta Tláhuac para poderse dar con seguridad y con la calidad necesaria; esto implica —y así se

Jesús Esteva, Secretario de Obras

“El propio Colegio nos recomienda no abrir hasta que no se lleven a cabo los estudios adicionales; entonces, esto nos limita la apertura del túnel”.

firmó en la minuta de esa mesa técnica— que se requiera el cruce por la parte elevada (...) tenemos que esperar”, explicó.

Para economizar tiempos, el funcionario detalló que el grupo de expertos que fue presentado el miércoles por la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, comenzará desde ya a elaborar un Proyecto Ejecutivo de Refuerzo y Rehabilitación de la Línea 12, aún cuando ni las revisiones del Colegio ni la de la empresa noruega DNV han concluido.

“Lo que urge —lo que es importante para el Gobierno— es restablecer lo antes posible el servicio para la población (...) y es a partir de esta necesidad, y reconociendo que

llevarnos siete, ocho meses en evaluar —dados los hallazgos que se presentaron ayer y este tipo de observaciones— nos llevaría mucho tiempo.

“Entonces, podemos avanzar ya en establecer, en desarrollar, en tener un Proyecto Ejecutivo”, dijo.

El contraste entre los dos tipos de construcción en la llamada Línea Dorada revive la discusión sobre si la Línea 12 debió ser subterránea en su totalidad, como planteaba el dictamen de factibilidad de enero de 2007 y el proyecto inicial de ese mismo año.

Pese a esto, en 2008 se cambió el método para economizar tiempos y se decidió hacer un tramo sobre viaducto elevado.



ZONA SUBTERRÁNEA, SIN DETERIORO GRAVE

Recomiendan que por ahora no reabra la L12

EXPERTOS HALLAN ÁREAS DE "CUIDADO PRIORITARIO"

Ningún tramo podrá retomar operaciones mientras no se reparen el desplome y otras condiciones: Colegio de Ingenieros

POR WENDY ROA

Por seguridad, la Línea 12 del Metro no deberá retomar operaciones en su tramo subterráneo ni en el elevado.

El Comité Técnico de Seguridad Estructural del Colegio de Ingenieros Civiles de México, A.C. inspeccionó el viaducto elevado, entre la estación Culhuacán y la zona cero, y de ahí a la estación Tlaltenco. Aunque las brigadas no detectaron afectaciones de grado A, es decir, con riesgo de inestabilidad inmediata, sí recomendaron al gobierno capitalino no reiniciar operaciones en esta sección hasta que se haga una

revisión detallada de por lo menos cinco situaciones de "cuidado prioritario".

Éstas son atender la separación entre el puente vehicular de Periférico y las columnas del viaducto; reparar fisuras en columnas, tabletas con alto nivel de filtraciones y cabezales dañados; revisar el refuerzo realizado en el tramo cercano a la estación Nopalera;

atender defectos como separación insuficiente de vigas, fisuras en diafragmas e inconsistencias por atesadores más cortos que otros.

Además, aunque la parte subterránea no presenta daños estructurales que pongan en riesgo su estabilidad, no es posible reabrirla en tanto no se repare el tramo colapsado, ya que es necesario dar mantenimiento a los trenes y a las vías. En esta parte se identificaron filtraciones y escurrimientos de agua.

En tanto, en entrevista con Pascal Beltrán del Río para **Imagen Radio** el secretario de Obras, Jesús Esteva, no descartó que las fallas del tramo colapsado se presenten en otros puntos de la línea.

101

ESPECIALISTAS

agrupados en 37 brigadas revisaron la Línea Dorada.

LOS OTROS DETALLES

Algunas de las afectaciones detectadas en la inspección a la Línea Dorada del Metro.



Goteras, filtraciones y escurrimientos de agua en gran parte del tramo del túnel.



Separación entre el puente vehicular de Periférico y las columnas del viaducto elevado.



Fisuras en columnas, tabletas con alto nivel de filtraciones y cabezales dañados.



Separación insuficiente en algunas vigas.



POR WENDY ROA
wendy.roa@gimm.com.mx

Después de una inspección ocular al viaducto elevado de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Comité Técnico de Seguridad Estructural del Colegio de Ingenieros Civiles de México, A.C., recomendó a las autoridades capitalinas no reiniciar operaciones en esta sección hasta que se lleve a cabo la revisión detallada de por lo menos cinco situaciones de "cuidado prioritario".

Para ello, del 5 al 8 de mayo, 101 especialistas en estructuras, geotecnia, puentes y arquitectura, agrupados en 37 brigadas, revisaron los tramos comprendidos entre la estación Culhuacán y el punto del desplome (zona cero), y éste último y la estación Tlaltenco.

"Se determinó que, en 68 por ciento de los tramos, únicamente se vieron deficiencias o afectaciones grado C, que son situaciones comunes que simplemente requieren la actuación en términos rutinarios (...).

"Mientras que en 32 por ciento se encontraron afectaciones grado B, lo cual no implica en sí mismo que los tramos sean de riesgo alto y que, por lo mismo, debieran de salir de operación, sino que nos van señalando situaciones, vulnerabilidades, patologías, daños o deficiencias que deben de ser analizadas con mayor detalle", explicó Bernardo Gómez, coordinador del comité.

LÍNEA 12 DEL METRO

RECOMIENDAN

NO ABRIR TRAMO ELEVADO NI SUBTERRÁNEO

EL COMITÉ TÉCNICO DE SEGURIDAD ESTRUCTURAL DEL COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE MÉXICO dio a conocer un estudio realizado por 101 especialistas

Agregaron que no ubicaron afectaciones grado A, es decir, que representen un riesgo de inestabilidad inmediata.

"Este tipo de casos en varios de ellos se tiene noticia que pudiera venir desde la propia construcción de la Línea 12 del Metro, sin embargo también hay que tomar en cuenta que hemos tenido diferentes sucesos a lo largo de la misma, como el sismo de 2017, que pudieran haber generado una degradación adicional", agregó.

Aunque el especialista señaló imperativo un análisis más detallado nivel II o nivel III, de momento lo prioritario es atender la separación entre el puente vehicular de Periférico y las columnas del viaducto elevado del Metro; reparar las fisuras en columnas, en tabletas presforzadas

con alto nivel de filtraciones y en los cabezales dañados por el trabajo de los topes sísmicos; así como revisar el refuerzo realizado en el tramo cercano a la estación Nopalera.

Otras deficiencias detectadas son la separación insuficiente de vigas, fisuras en columnas, entradas y cabezales, así como diafragmas colocados deficientemente o inexistentes e inconsistencias por atlesadores horizontales en trabes más cortos que en otras zonas.

LO SUBTERRÁNEO

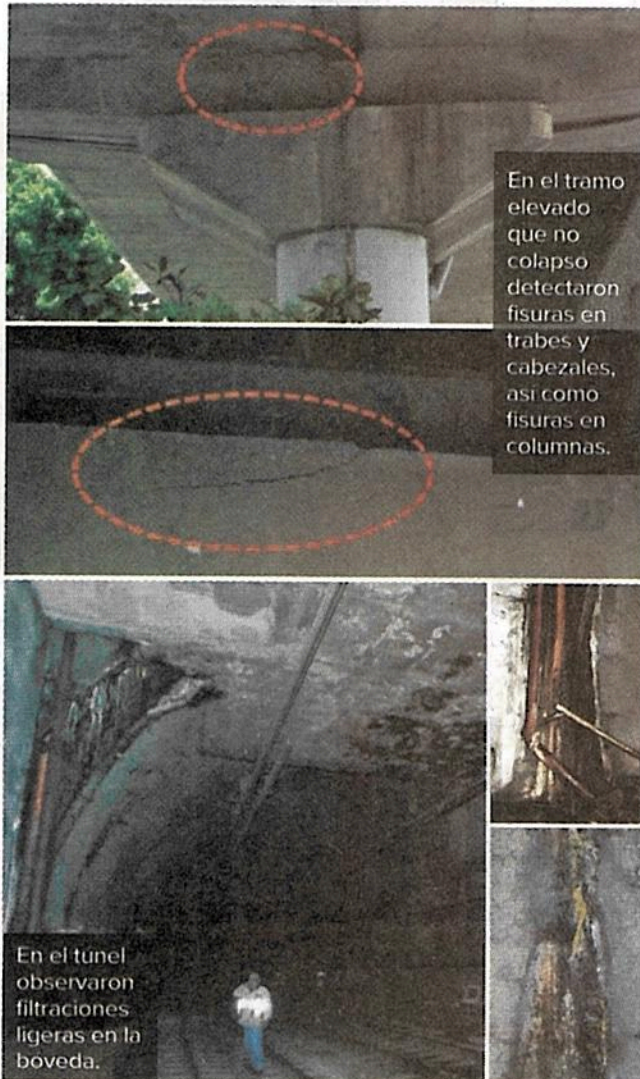
El análisis concluyó que, aunque la parte subterránea no presenta daños estructurales, ni deformaciones que pongan en riesgo su estabilidad, no es posible abrirla en tanto no se repare el tramo colapsado, ya que es ne-

cesario dar mantenimiento intensivo a los trenes y a los 24.7 kilómetros de vías que comprenden toda la Línea.

Además, se identificaron filtraciones y escurrimientos de agua en diferentes puntos.

Francisco Suárez, gerente en túneles del Colegio de Ingenieros Civiles de México mencionó que en las inspecciones también se pudo apreciar que la estructura de la vía presenta problemas que han afectado el funcionamiento de los trenes, lo que ha generado problemas de operación y gastos excesivos de mantenimiento.


Finalmente el secretario de Obras y Servicios, Jesús Esteva, agradeció el trabajo del Comité Técnico de Seguridad Estructural y sostuvo que comenzarán a trabajar con base en lo dictaminado y oportunamente se darán a conocer los avances a la ciudadanía.



En el tramo elevado que no colapso detectaron fisuras en trabes y cabezales, así como fisuras en columnas.


En el túnel observaron filtraciones ligeras en la bóveda.

Fotos: Especial

 @Excelsior


ATENTA

A través de Twitter, la jefa de Gobierno habló del seguimiento a la L12:

 **Claudia Sheinbaum**
@Claudiashein

Claudia Sheinbaum publicó un hilo con cuatro tuits en los que señala que ha escuchado a diversos especialistas y que su gobierno ya está trabajando en las recomendaciones para la Línea 12 y otras líneas del Metro. También dijo que ya entabló comunicación con las empresas constructoras de la L12.

Más en...



Los mensajes
Escaneando el QR
pueden leerse los tuits.



Metro. Servicio, hasta que reparen tramo colapsado, rehabiliten las vías y apliquen mantenimiento intensivo, dictamina; Sheinbaum "atenderá" las recomendaciones

Colegio de Ingenieros aconseja no reabrir la Línea 12 ni bajo tierra

JOSÉ A. BELMONT Y ALMA P. WONG

Un comité técnico del Colegio de Ingenieros Civiles recomendó no reabrir la Línea 12, ni siquiera en sus tramos subterráneos, hasta que se haya reparado

la parte del colapso, se rehabiliten todas las vías y se aplique mantenimiento intensivo. La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, se comprometió a atender las observaciones de los expertos.

No aconsejan reabrir Línea 12 ni bajo tierra

Colegio de Ingenieros. Hallan expertos deficiencias en 12 segmentos de la parte elevada; Sheinbaum atiende recomendaciones y anuncia mesa con constructoras

JOSÉ ANTONIO BELMONT
Y ALMA PAOLA WONG
CIUDAD DE MÉXICO

El Comité Técnico de Seguridad Estructural del Colegio de Ingenieros Civiles de México identificó deficiencias en 12 tramos de la parte elevada de la Línea 12 del Metro, por lo que recomendó no

reiniciar operaciones en esa parte ni en el tramo subterráneo de ese sistema de transporte.

Claudia Sheinbaum, jefa de Gobierno capitalina, aseguró al respecto que "ya se encuentran bajo atención algunas recomendaciones" del organismo, además de que establecerá una mesa téc-

nica con las empresas constructoras para elaborar un "proyecto ejecutivo de rehabilitación".

El comité, integrado por expertos de diversas instituciones académicas, también descartó reabrir el segmento del túnel de la Línea 12 "hasta que se repare el tramo colapsado", pues las vías y los trenes



de este punto subterráneo requieren mantenimiento "intensivo" que solo se puede dar en los talleres ubicados en Tláhuac, a donde no es posible trasladarlos debido a la parte que se desplomó.

En 2015 el Colegio de Ingenieros Civiles de México revisó el tramo elevado de la Línea 12 y negó que hubiera problemas en la obra civil; entonces recomendó que se supervisara y se le diera mantenimiento periódico, particularmente en caso de sismo.

Ayer, al dar a conocer su informe de inspección física realizado al viaducto elevado, Bernardo Gómez González, coordinador de ese comité, detalló que la recomendación a las autoridades es llevar a cabo una revisión detallada de la obra y que se obtenga el reporte de vulnerabilidades.

En conferencia, aclaró que los resultados de este primer informe se dieron después de una inspección "visual, física, ocular, con algún equipamiento topográfico, pero sin ningún equipo preciso"; por lo que insistió en la necesidad de una revisión detallada.

"En 68 por ciento de los tramos únicamente se vieron deficiencias o afectaciones grado C, que son situaciones comunes que simplemente requieren la atención en su cuidado, mientras en 32 por ciento se encontraron

En 30% de la ruta analizada hay "daños" que requieren atención mayor

Hoy, más medidas para reforzar el transporte público en zona afectada

afectaciones grado B, lo cual no implica en sí mismo que los tramos sean de riesgo alto y que, por lo mismo, debieran de salir de operación, sino que nos van señalando situaciones, vulnerabilidades, patologías, daños o deficiencias que deben de ser analizadas con mayor detalle", puntualizó.

El coordinador del Comité Técnico de Seguridad Estructural también recomendó iniciar la elaboración de un proyecto "de

reforzamiento y rehabilitación que solucione las deficiencias identificadas, así como las vulnerabilidades que requieren atención inmediata".

Respecto al túnel, Francisco Suárez, presidente de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Túneles y Obras Subterráneas, aclaró que no presenta daños estructurales ni deformaciones.

Sin embargo, explicó que las vías y los trenes requieren mantenimiento "intensivo" y eso solo se puede dar en los talleres de Tláhuac, pero debido a la parte colapsada no es posible realizarlo.

"El tramo del túnel de la Línea 12 del Metro no presenta daños estructurales ni deformaciones que pongan en riesgo su estabilidad; los principales problemas que presenta son por filtraciones en tramos bien identificados, que con un adecuado mantenimiento y un eficiente sistema de captación y conducción de agua se resuelve; por tanto, el túnel podría ser reabierto en el corto plazo".

El plan en CdMx

Al referirse al informe del Colegio de Ingenieros Civiles, Sheinbaum afirmó que ya atienden algunas recomendaciones y anunció la instalación de una mesa técnica.

"He escuchado a los especialistas (...) sobre el trabajo independiente de resultados iniciales de la inspección física del Metro, en particular de la L12. Ya se encuentran bajo atención algunas de las recomendaciones para otras líneas y, como mencionamos el día de ayer (miércoles), mientras continúan peritajes y estudios, se conforma un equipo técnico de altísimo nivel para realizar un proyecto ejecutivo de refuerzo y rehabilitación de L12", comentó a través de Twitter.

La mandataria capitalina también dio a conocer que ya entabló comunicación con las constructoras para establecer la mesa técnica y anunció que hoy presentará medidas adicionales para fortalecer el transporte público emergente para la Línea 12. —



INGENIEROS CIVILES

La Línea 12 debe seguir suspendida

El Colegio de Ingenieros Civiles de México recomendó no reiniciar el servicio en el tramo elevado de la Línea 12 del Metro hasta que se lleve a cabo una revisión profunda y se tenga el

informe completo de su estado. Al margen del peritaje de la empresa noruega DNV al tramo que se colapsó, el Colegio hizo una revisión al resto del viaducto elevado de la Línea a petición del Gobierno capitalino. Esta inspección determinó afectaciones que no son de riesgo alto, pero sí es necesaria una revisión a profundidad como el estado de la soldadura, separación inadecuada o grietas en las columnas.

HALLAN MÁS FALLAS EN CONSTRUCCIÓN

Recomiendan ingenieros no reabrir Línea 12

CECILIA NAVA

No habrá servicio hasta obtener estudios profundos y que se concluyan las reparaciones recomendadas

El Colegio de Ingenieros Civiles de México recomendó no reiniciar el servicio en el tramo elevado de la Línea 12 del Metro hasta que se lleve a cabo una revisión profunda una vez que se obtenga el informe total de sus vulnerabilidades.

Un día después de la presentación de la primera parte del peritaje realizado por la empresa noruega DNV, tocó el turno al Colegio para ofrecer la conclusión de la revisión que le encargó el gobierno de la Ciudad de México.

Los ingenieros recomendaron iniciar la

elaboración de un proyecto de reforzamiento y rehabilitación que solucione las deficiencias identificadas. Esto se adecúa a la intención de Claudia Sheinbaum para conformar un grupo de "altísimo nivel" exclusivo para la tarea.

En el primer resultado de la inspección física del estado del viaducto elevado de la Línea 12, con excepción del tramo que se colapsó, se determinó que en 68 por ciento hay afectaciones grado cero, es decir que no son peligrosas y 32 por ciento tiene afectaciones grado B, que no son de riesgo

alto, pero sí es necesaria una revisión a profundidad.

El coordinador del Comité Técnico de Seguridad Estructural del Colegio de Ingenieros Civiles de México A. C., Bernardo Gómez, informó que en conjunto con sociedades técnicas e instituciones académicas, llegaron a esta conclusión porque, por ejemplo, en el cruce del Periférico con Avenida Tláhuac hay una de cuatro columnas que se encuentra con cierta separación del Viaducto del Periférico.

Las deficiencias encontradas que requieren mayor estudio son las soldaduras,



por lo que se deberá confirmar que cumplan satisfactoriamente, no solamente con las especificaciones para su ejecución, sino con lo que se requiere para un correcto comportamiento estructural.

También, hay separación –en algunos casos insuficiente– de vigas, pues se logró apreciar que la separación entre ellas no es la adecuada.

“Se tiene noticia de que pudieran venir desde la propia construcción de la Línea I2 del Metro; sin embargo, también aquí hay que tomar en cuenta que hemos tenido diferentes sucesos a lo largo de la misma –como el sismo de 2017– que pudieran haber generado una degradación adicional y, por eso es importante no sustentar o no fijar un juicio sobre de ellas únicamente a partir de lo que se observa, sino que

tiene que haber un análisis más detallado”, expuso Gómez en la presentación del informe.

El especialista explicó que hay tres casos de columnas en donde se aprecian fisuramientos o agrietamientos en el concreto que, aparentemente son superficiales y hay varios casos de diafragmas colocados deficientemente, o inclusive inexistentes.

Unas de las recomendaciones es revisar y atender el refuerzo que se hizo en un tramo cercano a la estación Nopalera, en el cual, se tuvieron deformaciones importantes a lo largo de la vida útil de la Línea I2 del Metro.

Por esto el Comité Técnico de Seguridad Estructural del Colegio de Ingenieros Civiles de México recomendó no reiniciar

la operación del tramo elevado de la Línea I2 hasta que se lleve a cabo la revisión detallada.

En su turno, Francisco Suárez, perito en túneles del Colegio, informó que encontraron diferentes anomalías a lo largo de los 8.1 kilómetros de túnel de la Línea I2, entre estas, hay filtraciones, goteo y en ocasiones escurrimientos de agua, entre la transición de túnel, como ejemplo en la cabecera poniente de la estación Mexicaltzingo.

Aclaró que la zona subterránea no tiene ningún problema estructural, solamente no puede operar, porque requieren ser reparadas las vías y trenes, pero recomendaron a la administración de Claudia Sheinbaum solucionar por completo y de forma definitiva el problema de filtración de agua.

Asimismo, realizar estudios complementarios en los sitios puntuales en los que se detectaron graves problemas de hundimientos o en las zonas en las que, con base en los estudios realizados en la estructura de la vía, no cumplió con la normatividad vigente para que los trenes circulen con seguridad y confort.

El secretario de Obras y Servicios del gobierno capitalino, Jesús Esteva Medina, aceptó que toda esta revisión los limita en la apertura del servicio.

El mantenimiento intensivo que requieren las vías y trenes de la Línea I2 se tiene que llevar a cabo en los Talleres de Tláhuac, pero no pueden pues no hay manera de llegar ahí



Presentaron la revisión hecha por el Colegio de Ingenieros Civiles

*“He entablado
comunicación con
las empresas
constructoras para
establecer una
mesa técnica”*

CLAUDIA SHEINBAUM
JEFA DE GOBIERNO



Advierten riesgos de reabrir tramo elevado de L-12

Deficiencias, en 32% de la línea: Colegio de Ingenieros

Urgencia. No reabrir el tramo elevado de la Línea 12 del Metro y someterlo a cinco reparaciones prioritarias, recomendó ayer el Colegio de Ingenieros de México.

A 24 horas de conocerse oficialmente, el primero de tres peritajes sobre la tragedia que dejó 26 muertos, los ingenieros presentaron su informe de vulnerabilidades del tramo elevado de L12.

En la presentación, a la que no asistió Claudia Sheinbaum, se señala que en el 32 por ciento del tramo analizado se encontraron afectaciones grado B, que establecen situaciones, vulnerabilidades, patologías, daños o deficiencias que deben ser analizadas en un siguiente nivel, o incluso en un nivel 3.

Las reparaciones prioritarias:

- Revisión de la separación entre el puente vehicular del periférico y las columnas del viaducto elevado del Metro
- Reparación de fisuras en columnas
- Reparación de fisuras en tabletas presforzadas con alto nivel de filtraciones
- Reparación de los cabezales dañados por el trabajo de los topes sísmicos
- Revisión del refuerzo realizado en el tramo cercano a la estación Nopalera.

Austericidio en el Trolebús Elevado en Iztapalapa

No acaba el debate de la L12 y la megaobra de un trole, también elevado, ya da muestras de nuevos problema al momento de construir... Y sí, los ahorros no siempre van en favor de los resultados óptimos



Detenida

Mario D. Camarillo
metropoli@cronica.com.mx

12-Méi

La austeridad en el gobierno de la Ciudad de México ha frenado la construcción del Trolebús Elevado, en la alcaldía Iztapalapa, pues de más de mil trabajadores necesarios para la obra, sólo están laborando 70 "por falta de presupuesto". En juntas internas de la empresa a cargo, se indicó a los trabajadores que "no hay para materiales y además va a haber retrasos en sus pagos".

Los fondos que deberían entregarse a la empresa Indinsa (Impulsora de Desarrollo Integral S.A. de C.V.), encargada del proyecto, no llegaron. La adquisición de materiales se vio bloqueada. Entonces la empresa se vio obligada a que (una semana antes de las elecciones del 6 de junio) de la plantilla de 1,002 trabajadores con los que contaba, recortara 932.

Crónica realizó un recorrido por varios puntos donde se lleva a cabo esta obra de más de 7 kilómetros sobre el eje 8 en la Avenida Ermita-Iztapalapa, y que representará un importante desahogo de movilidad para 76,000 personas al día, y constató que la obra, que debió haberse inaugurado en abril pasado, según estimaciones de las autoridades capitalinas, no registra avances, en efecto no hay trabajadores. Lo más notable en cuanto a actividades es la labor de quienes ayudan a los peatones a pasar la avenida y los encargados de limpiar.

Trabajadores en esta obra que han sido distribuidos a lo largo del corredor que cubrirá el Trolebús elevado, que saldrá de la terminal en la estación del Metro Constitución de 1917 de la Línea 8, para llegar a su destino en la Universidad Autónoma de la Ciudad de México "Casa Libertad", señalaron a este diario que la obra está sin avances desde hace varios meses; y las labores que ellos realizan son varias, ya que ante la falta de material se les han

encomendado varias tareas, pero la principal es la de limpieza en los tramos ya construidos, para que no se acumule basura y se recojan sobrantes de material.

Uno de los obreros que pidió no ser mencionado por nombre, dijo que los jefes "nos informaron que el gobierno capitalino no ha entregado la partida del presupuesto destinado para esta etapa de la obra a Indinsa, empresa responsable de la obra, por lo que no se ha podido adquirir más material y se trabaja con lo que ya estaba destinado. Lo más duro de esto es que de una plantilla de 1,002 compas, sólo quedamos 70 para la obra, ya que al no haber el dinero para pagos de salarios a varios de ellos se les informó, dos semanas antes de las elecciones, que no se habían hecho los depósitos para los sueldos, por lo que éstos se retrasarían, y se manejó la posibilidad de descansarnos con días alternos, lo que no fue aceptado por la mayoría, pues al ir al día y mantener a la familia prefirieron mejor recibir su finiquito y buscarle por otro lado, lo que obligó al despido de más de 900 personas".

Por otra parte, un ingeniero en la obra que también pidió el anonimato, dijo que por el momento la mayor parte del personal está concentrado en las labores de colocación de pilotes de concreto, lo que reforzará en el soporte de las columnas que aguantarán el peso del Trolebús elevado.

"El tramo en el que se trabaja ahora es en el camellón que abarca desde la Calle 17 y hasta la avenida Santa Cruz Meyehualco, también conocida como Tinacos o Ford (en la colonia Reforma Constitucionalista). Para avanzar en la obra se realizó un estudio de suelo y se encontró que en este tramo había agua, por lo que una vez que se procedió con retirarla, el siguiente paso fue el secado y verificar el soporte del suelo para la colocación de los pilotes de concreto, que es prioridad para avanzar en la obra".

Para conocer sobre el subsuelo del terreno y si existe la posibilidad de hundimiento, *Crónica* pidió a uno de los trabajadores avisar a uno de los ingenieros en esta zona en construcción para conocer su punto de vista, pero en casi una hora

Proyecto

La obra estará funcionando en junio, anunció en marzo Claudia Sheinbaum



La jefa de gobierno capitalino anunciaba que el Trolebús Elevado, que irá de Constitución de 1917 a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) Casa de la Libertad, operaría a finales de junio de 2021. La inversión en la obra es de 2 mil 900 millones de pesos y transportará a casi 100 mil pasajeros diariamente.

"A finales de junio empieza a operar", explicó la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, tras visitar las obras de este medio de transporte en marzo pasado.

de espera nadie atendió. En cualquier caso, entre los vecinos el rumor era que la obra no avanzaba por el suelo fangoso, pero la realidad resultó ser que, ante un aminoramiento del gasto, de cuya única explicación al momento es la contención del gasto (la austeridad), la construcción de esta vital obra pública está prácticamente detenida.

El proyecto del Trolebús elevado contempla dos estaciones terminales (Constitución de 1917 y UACM) y ocho intermedias ya definidas que serán: Deportivo Santa Cruz, Santa Cruz Meyehualco, DIF Iztapalapa, CECyT 7, Minas, Plaza Ermita, Las Torres y Penitenciaria.

Este diario realizó un recorrido por varios kilómetros desde la estación Constitución de 1917, pasando por donde estarán las estaciones Deportivo Santa Cruz



y Santa Cruz Meyehualco, donde sólo se observa la estructura de concreto y acero por donde circulará el Trolebús, pero no hay escaleras ni áreas que indiquen donde será el ingreso y salida de dichas estaciones. Trabajadores, tampoco hay, son cientos y cientos de metros de obra sin trabajadores.

Cuando se anunció el inicio de la obra en mayo de 2020, se informó que a lo largo de la vía del Trolebús elevado se contempla la construcción de 14 puentes peatonales y la creación de cruces seguros, pasarelas y demás infraestructura para garantizar la seguridad de los peatones que transiten por la zona, lo que hasta ahora no tiene avances en varios puntos donde habrá estaciones de acceso.

El 30 de octubre de 2020, el secretario de Obras y Servicios de la CDMX, Jesús Antonio Esteva, dijo que para enero de 2021 iniciarían las obras de instalación de obra electromecánica con la que se suministrará la energía para la movilidad del Trolebús elevado y que en febrero de este mismo año concluiría la obra civil para que dos meses después, en abril, comenzaran las pruebas de movilidad de este medio de transporte.

En el recorrido realizado por *Crónica* se confirmó que no existe aún instalación alguna de la obra electromecánica y tampoco se observan trabajos de instalación de cableado en esta construcción que avanza a cuentagotas.

De acuerdo con la estimación de las autoridades de la CDMX, en abril pasado la construcción debería haber concluido y la obra electromecánica en ese mismo mes ya estaría en sus recorridos de prueba con las unidades de Trolebús, lo que a decir de trabajadores tardará más de lo estimado.

Uno de los obreros encargados de la entrada y salida de vehículos pesados que trasladan y retiran material, como revolvedoras, pesimista pronosticó que “como van las cosas, con poco personal, sin presupuesto y con avances a paso de caracol en varios tramos, si bien nos va será hasta junio del próximo año que se inaugure el trolebús, pero puede que sea más tiempo”•



Inspección del Colegio de Ingenieros Civiles de México

Detectan fisuras de columnas en otras partes de L12 del Metro

● Expertos recomendaron dar mantenimiento a vías y trenes en tramo subterráneo

Rolando Ramos

rolando.ramos@eleconomista.mx

La inspección física ocular Nivel 1 del tramo elevado de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México realizada por el Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM) determinó que 68% de las afectaciones detectadas son de grado C (riesgo bajo), 32%, de grado B (medio) y no se detectaron de grado A (alto).

No obstante, el CICM estableció cinco "recomendaciones de atención prioritaria:

"Revisión de la separación entre el puente vehicular del Periférico y las columnas del viaducto elevado del Metro; reparación de fisuras en columnas; reparación de fisuras en tabletas presforzadas con alto nivel de filtraciones; reparación de los cabezales dañados por el trabajo de los topes sísmicos, y revisión del esfuerzo realizado en el tramo cercano a la estación Nopalera".

Las afectaciones de grado C, explicó Bernardo Gómez González, son situaciones comunes que simplemente requieren la actuación en términos rutinarios de atención en su cuidado y que las de grado B no implican que los tramos sean de

riesgo alto y por lo mismo deban salir de operación, sino que señalan situaciones, vulnerabilidades, daños o deficiencias que deben ser analizadas con mayor detalle.

El coordinador del Comité Técnico de Seguridad Estructural del CICM expuso que el viaducto elevado sometido a revisión visual está conformado por dos tipos de estructuras: el primer tramo, a partir de columnas de concreto, traveses y losas de concreto presforzado, que son aproximadamente 13 kilómetros, en donde no se encontró una afectación grado B y, el otro, que es el más largo, que está estructurado a base de columnas de concreto y estructura compuesta, es decir, el trabajo conjunto de estructura metálica y elementos de concreto reforzado, que fue donde se detectó la totalidad de los tramos con grado B.

"Específicamente, 12 tramos con grado B", precisó.

Análisis a fondo

El dictamen destaca las siguientes seis "evidencias de deficiencias que requieren mayor estudio:

"Soldaduras al centro del claro (práctica de construcción cuestionable); separación insuficiente

de vigas entre ellas y respecto a los cabezales; fisuras en las columnas; fisuras en traveses y cabezales; elementos de apoyos deformados o con apoyo parcial (neoprenos); diafragmas colocados deficientemente o inexistentes, e inconsis-

tencias por atiesadores horizontales en traveses más cortos que en otras zonas".

Gómez González comentó que tales deficiencias implicarán mayor estudio y pasar al nivel 2 de revisión, a fin de hacer una "evaluación detallada, una revisión pormenorizada, tal vez un tema de control de calidad de los materiales".

Eso significa que se requiere de un proceso de evaluación más preciso y detallado con especialistas en la materia.

"Encontramos diferentes circunstancias que ameritan un estudio de estas características", puntualizó.

Las soldaduras al centro del claro, detalló, no es algo que esté prohibido en la normatividad o reglamentación vigente, sino que, por tratarse de estructuras simplemente apoyadas, la soldadura está en la zona de mayor esfuerzo y es necesario corroborar de manera numérica, lo cual implicaría un nivel 3 de evaluación, que esas soldaduras cumplen satisfactoriamente no sólo con las especificaciones para su ejecución, sino con lo que se requiere para un correcto comportamiento estructural.

La separación insuficiente de vigas y cabezales no quiere decir que se tendrá un problema serio pero sí es importante que se evalúe a mayor profundidad, dijo.

"Este tipo de casos, en varios de ellos se tiene noticias que pudieran venir desde la propia construcción de la Línea 12 del Metro, sin embargo también aquí hay que



● Se atienden ya sugerencias realizadas tras la inspección ocular, informa Sheinbaum

Instalarán mesa técnica con constructoras

La jefa de Gobierno de la Ciudad de México, **Claudia Sheinbaum Pardo**, informó que ya entabló contacto con las empresas constructoras de la línea 12 del Metro para instalar una mesa técnica en torno a dicha obra, "independientemente de la determinación jurídica de otras instancias". Por medio de su cuenta de Twitter también se refirió al informe del Colegio de

Ingenieros Civiles de México (CICM) sobre la inspección ocular que realizó al viaducto elevado, salvo el tramo colapsado, y recordó que se constituye un equipo de expertos que realizará un proyecto ejecutivo para el refuerzo y rehabilitación de la llamada *línea dorada*. El CICM realiza, además, una inspección de los tramos elevados de las líneas 4, 9 y

B del Sistema de Transporte Colectivo, por lo que ya están "bajo atención algunas de las recomendaciones", expresó la titular del Ejecutivo local. Agregó que hoy se darán a conocer acciones adicionales para instalar una mesa técnica con el fin de reforzar el transporte público emergente para los usuarios de la línea 12 del Metro afectados por su cierre.

Alejandro Cruz Flores



FRASE DEL DÍA

MARCELO EBRARD
Canciller mexicano

“Siempre dicen que tengo esa aspiración (buscar la presidencia en 2024). Trato de ser, y he sido, un servidor público eficiente. El 24 está muy lejos”

Estoy trabajando, las elecciones de 2024 están lejos: Ebrard

No es lo que guía mis tareas, afirma canciller; de L12, dice que espera información del tema

LUIS CARLOS RODRÍGUEZ
—nacion@eluniversal.com.mx

El canciller Marcelo Ebrard aseguró que se encuentra concentrado en su trabajo y dijo que las elecciones de 2024 están “muy lejos”, al tiempo que defendió su gestión en el actual gobierno federal y dijo que es un servidor público eficaz.

“Siempre me dicen que tengo esa aspiración y que eso es lo que explica mis acciones, pero, como usted ve y lo acabamos de ver ahorita, yo trato de ser y he sido un servidor público eficaz, eficiente. Y esa es mi tarea. Ya el 24 está muy lejos, no es lo de hoy. Hoy hay que cumplir lo que tenemos como encomienda”, subrayó el secretario.

En entrevista luego de la presentación del Pabellón México en la *Expo Dubái 2020*, aseguró que la sucesión presidencial no es algo en lo que esté ocupado.

“Yo me estoy concentrando en mi trabajo. Para mí ese es un tema que está muy lejos todavía y habrá que ver qué sucede. No me anima o no es lo que guía mis tareas”, subrayó en la sede de la Cancillería.

Cuestionado sobre el informe preliminar presentado por la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, donde se exponen fallas estructurales en la construcción de la Línea 12 del Metro que se construyó cuando Ebrard gobernaba la capital, dijo que esperará a ver cómo evoluciona la información de este tema.

“Lo que yo les compartí ayer es lo que tengo que informar, bueno, pues cómo se hizo esta obra. Es una obra muy grande, participan muchos cuerpos técnicos. Habrá que ver qué dicen respecto a algo que es preliminar, porque



GERMAN ESPINOSA - EL UNIVERSAL

MARCELO EBRARD
Canciller mexicano

“Lo que yo les compartí ayer es lo que tengo que informar, bueno, pues cómo se hizo esta obra. Es una obra muy grande [la Línea 12 del Metro]”

El secretario de Relaciones Exteriores, Marcelo Ebrard Casaubon (centro), presentó el Pabellón México en la *Expo Dubái 2020*.

así entendí que es, un preliminar fase 1”, comentó.

La víspera, Ebrard Casaubon difundió su postura ante el informe sobre las causas del derrumbe de la Línea 12 del Metro y expuso que para esclarecer los hechos se requiere una indagatoria que revise todo el proceso.

Destaca que para definir las causas del accidente se necesita, además de un informe técnico final, “una indagatoria que revise todo el proceso de toma de decisiones en el diseño, trazo, supervisión y mantenimiento de la obra, así como los numerosos informes que la han revisado en los últimos años”.

En una carta publicada en sus redes sociales, el secretario de Relaciones Exteriores señaló que conocer las causas del accidente es un acto necesario para brindar justicia a las víctimas de la tragedia, pero también para lograr la reapertura, a la brevedad, de una línea que facilita la vida a cientos de miles de capitalinos y mexicanos todos los días.

Previamente en el evento, el jefe de Gobierno de la Ciudad de México destacó el respaldo de la iniciativa privada con recursos en proyectos públicos en el país, como es el caso del Pabellón México en la *Expo Dubái 2020*, que se realizará este año con la pre-

sencia de 190 países y 25 millones de visitantes en Emiratos Árabes Unidos. “Esta presencia mexicana nos demuestra que hemos resuelto, entre entre todos, de manera eficaz, con el respaldo del sector privado, con la participación de muchas personalidades que aquí se mencionaron, hemos resuelto la presencia de la promoción económica de México en todo el mundo”, declaró.

Durante su discurso en la sede de la Cancillería destacó el apoyo del presidente de la Concamin, Francisco Cervantes, y de otros empresarios. “Esta presencia mexicana que hemos resuelto de manera eficaz con el apoyo del sector privado, la presencia de México en el mundo. Hoy tuvimos éxito”, aseveró. ●



Página:

4

Sección:

Fecha:

18 JUN 2021

DEFIENDE ACCIONES

2/10
Claudia Sheinbaum, Jefa de Gobierno, defendió que su Administración ha logrado disminuir la percepción de inseguridad, al igual que Omar García Harfuch, titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Esto luego de la encuesta publicada por REFORMA, la cual mostró que los encuestados consideraron que la violencia, inseguridad, el crimen organizado y el narcomenudeo aumentaron en la Capital.



Página: _____

Sección: _____

Fecha: _____

18 JUN 2021

Destacan empleos

Claudia Sheinbaum, Jefa de Gobierno, destacó que en la CDMX hay 58 mil 553 nuevos empleos estimados, obtenidos de los avisos de apertura de negocios de bajo impacto.



¡PORTE DEL INFO

Erogó el gobierno 16 mil 229 mdp para atender a la población por la pandemia

El monto corresponde a 59 de 225 programas y acciones implementados para mitigar sus efectos: comisionada

SANDRA HERNÁNDEZ GARCÍA

Los 59 programas y acciones sociales que se implementaron para atender a la población por la pandemia de Covid-19 suman 16 mil 229 millones de pesos erogados por la administración local, dio a conocer el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Pro-

tección de Datos Personales (Info).

Como parte de la presentación de un reporte para dar seguimiento a la apertura de la información pública relacionada con la pandemia, la comisionada María del Carmen Nava Polina dio a conocer que las acciones sociales que se implementaron para mitigar los efectos del coronavirus se materializaron en la creación de 225 programas y

acciones en total, de los cuales 59 continuaban vigentes al 31 de mayo y estaban dirigidos a adultos mayores, mujeres, niños y adolescentes.

Además, se localizaron 1.4 millones de personas beneficiadas, tanto por el Gobierno de la Ciudad de México, alcaldías y órganos descentrados, como por paraestatales.

Del total del presupuesto erogado, 45.5 por ciento, es decir, 7 mil 303 millones de pesos, fueron erogados por la administración de Claudia Sheinbaum.

No obstante, también señala la falta de transparencia de sujetos obligados, pues se localizaron 65 padrones de personas beneficiadas, lo que representa apenas 28.8 por

ciento de los programas y acciones que se implementaron, y sólo en 58.3 por ciento se publicó información referente a ellos.

Piden transparentar

Por otra parte, el pleno del Info ordenó a la alcaldía de Tlalpan entregar información de los ingresos recibidos durante 2019 y 2020 por conducto de los 79 Centros de Ingresos de Aplicación Automática que operan en la demarcación.

Por medio de los centros la dependencia capta ingresos por el uso o aprovechamiento de algún bien o servicio, por ejemplo, parques ecológicos, estacionamientos, casas de

la cultura, panteones, sanitarios en mercados, centros comunitarios y clínicas veterinarias, entre otros. La información fue solicitada por un particular, quien al recibir la información incompleta interpuso un recurso de revisión ante el instituto.

Al respecto, la comisionada Marina San Martín Reboloso destacó que estos lugares son una fuente importante de ingresos para la demarcación territorial, pues sólo en 2020 la alcaldía recibió 4.8 millones de pesos por el uso y aprovechamiento de mercados, centros comunitarios y panteones, y 14.4 millones de pesos por pipas, por lo que la información debe ser totalmente pública.



Critican retrasos en ejercicios ciudadanos

VÍCTOR JUÁREZ

Luego que el consejero electoral Ernesto Ramos señaló que las Asambleas Ciudadanas para crear los Comités de Ejecución y Vigilancia y así desarrollar proyectos de Presupuesto Participativo podrían realizarse entre julio y agosto, el diputado panista Federico Döring criticó que no se hayan hecho tan pronto como cambió el semáforo epidemiológico en la CDMX a verde.

Ramos señaló que las primeras Asambleas podrían llevarse a cabo a la par que las consultas extraordinarias para reponer 31 ejercicios de marzo de 2020, que fueron revocados por el Tribunal Electoral de la Ciudad de México

y la Sala Regional del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación (TEPJF).

“Ya estamos en semáforo verde, ya me contestó el Gobierno de Sheinbaum que existen condiciones sanitarias para llevar a cabo las asambleas, ahora el Instituto hasta presume que tiene una aplicación que funciona, ya se acabó el proceso electoral y aún así no convocan”, expresó Döring, quien insistió tanto al Gobierno central como al IECM sobre la necesidad de agilizar la realización de dichas asambleas.

Este jueves, el IECM llevó a cabo un simulacro de dichas consultas, que se realizarían a lo largo de cuatro días, mientras que la Procuraduría Social de la CDMX autorizó



Este jueves se llevó a cabo un simulacro de las consultas.

la realización de Asambleas Vecinales en unidades habitacionales, pero sólo en espacios abiertos.

En el ejercicio, celebrado en las sedes distritales 9 y 12,

en Cuauhtémoc, se probó el funcionamiento y la operatividad de la recepción de votos y la implementación de las medidas de protección sanitaria.

Especial



tomar en cuenta que hemos tenido diferentes sucesos a lo largo de la misma como el sismo de 2017”, se indicó.

Por lo que hace a los casos de las tres columnas detectadas con grietas en el concreto, que aparentemente son superficiales, explicó que por su importancia para la estabilidad del viaducto elevado es importante que se reparen y se analicen a profundidad.

Tras la presentación, la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, indicó que escuchó las recomendaciones del CICM, al tiempo que mencionó que entabló “comunicación con las empresas constructoras para establecer una mesa técnica, independientemente de la determinación jurídica de otras instancias. Mañana (hoy) anunciaremos medidas adicionales para fortalecer el transporte público emergente”, escribió la mandataria en Twitter.



El Colegio de Ingenieros presentó ayer un reporte realizado sobre las condiciones de otras zonas de la L12 del Metro capitalino. FOTO EE: ROSARIO SERVIN

La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, dijo que entabló comunicación con el consorcio constructor de la Línea Dorada.

“Mañana (hoy) anunciaremos medidas adicionales para fortalecer el transporte público emergente”.

Claudia Sheinbaum,
JEFA DE GOBIERNO DE LA CDMX.