

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



BREVES

Crece operación del Metrobús en ruta del Metro

18/600

El Metrobús amplió su oferta de transporte para tratar de subsanar a la fallida Línea 12. Ayer arrancó una nueva ruta que va de la estación Tláhuac del Metro a Coyuya, con lo que dará servicio a entre 18 mil y 20 mil usuarios.

— Ionás López



Foto: David Solís



'Que no invadan el carril del MB'

AMALLELY MORALES

1/2

Por más opciones de transporte que se habiliten, en Tláhuac siempre va a resentirse la ausencia del Metro, ya sea en la abarrotada avenida o en los cansados rostros de los usuarios, quienes ya llevan siete semanas sin la Línea 12. Ayer los pasajeros probaron una nueva opción.

Una línea de Metrobús emergente llega ahora hasta Metro Coyuya, para dar un pequeño respiro a usuarios como Mirsha Ojeda, quien pasó de gastar 100 pesos quincenales en transporte a tener que pagar 700, además de restar tiempo de calidad con sus hijos y su esposa.

"Está muy bien. Yo trabajo precisamente en Coyuya y estaba gastando unos 700 pesos a la quincena en puro transporte, entre el mototaxi, el taxi y el Metro.

"Cuando no pagaba el taxi, me iba en RTP y tenía que salir a las 5:00 y tantos de la mañana, mis hijos y

mi esposa durmiendo. Si salía tarde de trabajar llegaba yo pasada la medianoche y también durmiendo", señaló.

Mirsha indicó que, ahora, la ruta que comenzó a operar ayer mejoró también sus horas de sueño, sus bolsillos y la relación con su familia.

"Pero sí debería haber un respeto para el carril del Metrobús nada más, si lo invaden demasiado, habían dicho que iba a haber multas, pero no los he visto", dijo.

Mientras hacía recorridos de supervisión en las unidades, el director del Metrobús, Roberto Capuano, aseguró que se espera que esta opción beneficie a 18 mil personas y prometió que se van a adquirir más confinadores de Metrobús, para terminar de acotar el carril.

Alejandro Estrada dobló sus tiempos de recorrido y durante varios días gastó más dinero, pero ayer estrenó, como Mirsha, la nueva ruta a Coyuya.

"Antes hacía una hora y



■ Pidieron también que se respete el acotamiento del Metrobús.



■ Los pasajeros explicaron que el gasto en traslados se reducirá.

media y ahora estoy haciendo dos horas y media. La verdad (la nueva ruta) nos ayuda bastante, en estos momentos, hasta que se tenga certeza que va a pasar con la Línea 12, me parece un gran apoyo.

"El único problema es que sobre Avenida Tláhuac invaden mucho el carril del Metrobús, entre la gente que todavía no se adapta a ese cambio y que no está bien delineada la separación", detalló.



■ Los usuarios de la Línea 12 señalaron que ante la ausencia de ésta, la nueva ruta disminuirá las horas que pasan en el transporte.



PRIMERA

En 2014, el Colegio de Ingenieros no halló fallas en L12

En un informe entregado a la Comisión Investigadora de la Línea 12 de la ALDF, el CICM descartó problemas en el proyecto de ingeniería civil, opinión que cambió la semana pasada. / 16



Foto: Archivo/Excelsior

EL DATO

Reporte

El 17 de junio, el Colegio denunció afectaciones en la obra civil del viaducto elevado de la L12.

CONTRASTE INFORME VS. INSPECCIÓN

En 2014, el Colegio de Ingenieros no halló fallas en L12

Descartaron problemas "en el proyecto de ingeniería civil"; cambió de perspectiva hace cinco días

DE LA REDACCIÓN
comunidad@gtmm.com.mx

En 2014, en el informe que el Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM) le entregó a la Comisión Investigadora de la Línea 12 de la entonces Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) descartó que la obra civil fuera un obstáculo para la operación del sistema, solamente recomendó mantenimiento preventivo,



obra civil del viaducto elevado de la L12.

particularmente si había algún sismo.

Sin embargo, la semana pasada el mismo CICM denunció diversas afectaciones en la

El 9 de abril de 2014, el CICM firmó un convenio con la Comisión Investigadora de la Línea 12 de la ALDF para "analizar y encontrar las causas que originaron la suspensión temporal de la prestación del servicio de transporte público en 11 estaciones".

El 27 de mayo del mismo año entregó el documento Línea 12 Primer informe Preliminar, y una de las conclusiones del documento es que "se descartó que el origen de la problemática de la Línea 12 del Metro tenga que ver con el proyecto de ingeniería civil".

En el apartado 4, el CICM afirmó que "el tramo cerrado de la Línea 12 del Metro donde se presentó la problemática, cumplió con el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal; las Normas Técnicas Complementarias; las Normas Particulares Internacionales para Puentes; las

Normas para cargas vehiculares de la SCT *Proyectos de Nuevos Puentes y Estructuras Similares*, y el Manual de Diseño de Obras Civiles de la CFE *Diseño por sismo y Diseño por Viento*".

En el documento que el CICM entregó a la ALDF, le recomendó al gobierno del entonces Distrito Federal "no realizar contrataciones de obras públicas a Precio Alzado, de no contar con un Proyecto Ejecutivo Integral y todos los derechos de vía disponibles, o autorizaciones necesarias, de orden federal, del DF o vecinales".

Además, en el informe de 52 cuartillas, resultado de la revisión de la información técnica de la obra y un recorrido y examinación de las instalaciones, el CICM recomendó que la obra civil de la L12 "se revise periódicamente y después de



cualquier evento extraordinario, como pueden ser eventos sísmicos; que se le dé su mantenimiento preventivo tanto a la estructura metálica como a las estructuras de concreto reforzado y se monitoree que los asentamientos y deformaciones previstas desde su concepción se mantenga dentro de

los estados límites de servicio permitidos para obras de este tipo".

En contraste, en el reporte presentado el 17 de junio pasado por el CICM y en el dictamen preliminar de la empresa DNV presentado un día antes, poco se habla del rol del mantenimiento o falta de éste.



Amit Asociación Mexicana e Ingeniería de Transporte, A.C.



Línea 12 Primer Informe Preliminar

Grupo Asesor Técnico
Comisión de Investigación Sobre la Línea 12 del METRO

El informe de 52 cuartillas de 2014, resultado de la revisión de la información técnica de la obra y un recorrido.

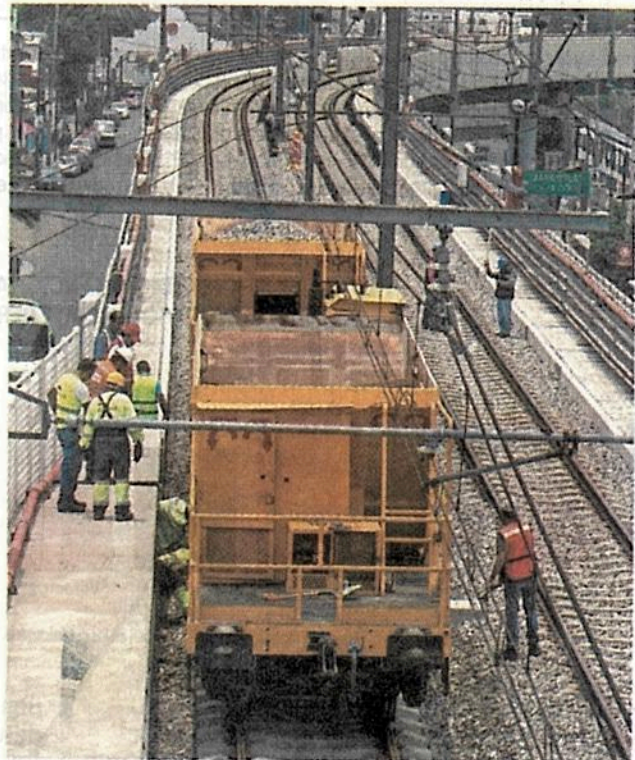


Foto: Archivo /Excélsior

Trabajos de mantenimiento realizados en la L12 durante 2015, de los cuales no se ha hablado en los reportes recientes.



Realizan en CIDE estudio sobre el cierre en 2014

Señalan en L-12 intereses políticos

Detectan expertos que la atención a los usuarios quedó relegada en sexenios

AMALLELY MORALES

Desde que la Línea 12 del Metro comenzó a registrar fallas y tras su primer cierre, en 2014, expertos en ciencia política detectaron un conflicto con tintes políticos que buscaba deslindarse de responsabilidades, en vez de atender a los usuarios y el problema en sí.

En dos artículos por separado, especialistas del Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE), hicieron un análisis sociológico de las implicaciones de este cierre, por fallas intrínsecas o externas.

A esta suspensión del servicio se sumó la de 2017 y la más reciente, la de 2021.

“La crisis de la Línea 12

(L12) no tuvo las condiciones adecuadas para dar cauce a una discusión fundamentada en normas profesionales.

“Pues el alto grado de politización generó que los actores se entraparan en una batalla cuyo fin primordial era inculpar al oponente y salir indemne ante la opinión pública”, asegura una de las investigaciones en una publicación del CIDE.

El artículo ‘La línea 12 del Metro: Crisis, aprendizaje y cambio institucional’ afirma que la crisis vivida en 2014, tras el primer cierre, lejos de ser una oportunidad para el aprendizaje y el crecimiento, fue usada como una plataforma para el posicionamiento político.

“Sobre todo considerando las ambiciones presidenciales de los dos jefes de Gobierno: el saliente (Marcelo Ebrard) y el entrante (Miguel Ángel Mancera).

“La crisis de la L-12 es un

Estudio del CIDE

La crisis de la Línea 12 (L12) no tuvo las condiciones adecuadas para dar cauce a una discusión fundamentada en normas profesionales”.

síntoma de otros problemas más agudos que probablemente tengan que ver con la impunidad, la corrupción, el uso del aparato gubernamental para ajustar cuentas políticas entre grupos de poder y un largo etcétera. Visto así, el caso de la L12 se parece mucho más al ‘fiasco de política’”, explica el texto.

El análisis define este concepto como un evento causado por fallas evitables y reprochables de quienes toman las decisiones de política pública.

En tanto, ¿Un evento complejo? La historia de la puesta en marcha de la Línea 12 del Sistema de Transporte

Colectivo Metro en la Ciudad de México’ coincide en que esta opción de transporte ha estado caracterizada por tintes políticos con evasiones de responsabilidades.

“En el juego de evasión de culpas está claro que no sólo las autoridades capitalinas, sino también las empresas constructoras, certificadoras o supervisoras, hacen lo posible por evadir sus responsabilidades y salir ilesas de las repercusiones que su posible culpa en las fallas de la línea podría ocasionarles”, asegura.

Enfatiza que, al final del día, los más afectados son los usuarios, con un deterioro en su calidad de vida.