

REVELA ESTUDIO SOLICITADO POR EL METRO

Hay fracturas en la estación Potrero

"La estructura correspondiente a la Estación Potrero no cumple con estados límite de servicio de acuerdo a la reglamentación vigente", indica un estudio de la empresa IUYET, contratada por el Sistema de Transporte Colectivo (STC) para revisar la ruta. De acuerdo con el reporte, al que tuvo acceso El Sol de México, la estación de la Línea 3 del Metro, la estructura del cajón tiene fracturas de alto riesgo de 14 centímetros, lo que rebasa el límite de falla indicado por el Reglamento de Construcciones de la Ciudad de México. En la parte subterránea, entre Potrero y La Raza, hay secciones del cajón por donde circulan los convoyes que no están completamente apoyadas al suelo, lo que representa un riesgo para la seguridad de las instalaciones. En este tramo, el 7 de enero de 2023 un tren impactó a otro, lo que dejó una joven sin vida y 106 heridos. El pasado 14 de enero, el director del Metro, Guillermo Calderón, respondió a este diario que se realizan trabajos de nivelación por medio de inyecciones al subsuelo en Potrero. **Pág. 17**

ESTUDIO SOBRE LA ESTACIÓN DEL METRO

POTRERO, FRACTURADA Y CON HUNDIMIENTO

El consorcio IUYET advierte que desde Indios Verdes hasta La Raza, la Línea 3 tiene hundimientos

KARLA MORA

La estación Potrero, de la Línea 3 del Metro, tiene un nivel alto de vulnerabilidad por desplomes en cajones, fracturas y hundimientos, de acuerdo con un estudio de la empresa IUYET, contratada por Sistema de Transporte Colectivo (STC) para revisar la ruta.

Los resultados del análisis, a los que tuvo acceso El Sol de México, detallan que en la parte subterránea, entre las estaciones Potrero y La Raza, hay secciones del cajón, por donde circulan los convoyes, que no están completamente apoyadas al suelo, lo que representa un riesgo para la seguridad de las instalaciones.

En este tramo de la Línea 3, el 7 de enero del año pasado el tren 024 impactó a otro marcado con el número 023, lo que dejó una joven sin vida y 106 heridos.

Luego del accidente, el STC Metro lanzó la licitación para llevar a cabo los "Estudios para revisar la problemática generada por los asentamientos diferenciales y accidentes geológicos en el tramo La Raza-Potrero a la cola de maniobras, hasta la vía de pruebas, en los Talleres Ticomán de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo". El consorcio IUYET ganó y finalizó el análisis en octubre.

Los resultados precisan que la Línea 3 tiene asentamientos diferenciales causados, principalmente, por la variabilidad de las condiciones del subsuelo, lo cual da lugar a deformaciones o hundimientos en su infraestructura.

El documento detalla que entre junio y septiembre de 2023 IUYET hizo varios estudios y halló hundimientos diferenciados en el tramo que va desde los talleres de la línea hasta la estación La Raza.

En el segmento de talleres a la terminal de Indios Verdes, el consorcio calculó que el hundimiento anual es de entre 0.11 y 7.70 centímetros; entre Indios Verdes y Deportivo 18 de Marzo, 0.11 y 7.66 centímetros; de Deportivo 18 de Marzo a Potrero oscila en-



tre 1.93 y 8.79.

En el tramo de Potrero a La Raza, la empresa calculó hundimientos de entre 6.87 a 8.83 centímetros.

Al recorrer el exterior de este tramo se observa a simple vista la deformación del piso, justo donde pasa el Metrobús de la Línea 1, y el paso subterráneo.

Debido al hundimiento del asfalto sobre Insurgentes Norte, las unidades del Metrobús disminuyen su velocidad en ambos sentidos. A un costado del camellón con dirección al norte hay áreas con el asfalto levantado.

De acuerdo con IUYET, entre Potrero y La Raza los hundimientos ocurren a mayor velocidad y las proyecciones dependen del comportamiento registrado entre junio y septiembre de 2023, por lo que podrían cambiar.

GRIETAS Y RIESGOS

En el "Estudio de vulnerabilidad estructural de la estación Potrero", IUYET expone que la estructura del cajón del Metro tiene fracturas de alto riesgo de 14 centímetros, lo que rebasa el límite de falla indicado por el Reglamento de Construcciones de la Ciudad de México. También reportó separaciones en la estructura del cajón.

"La estructura correspondiente a la Estación Potrero no cumple con estados límite de servicio de acuerdo a la reglamentación vigente", expone el informe.

Otra parte del estudio llamado "Informe de verificación de las condiciones de apoyo del cajón del tramo superficial de la Línea 3", indica que, según el diseño del cajón del Metro, la estructura debe estar apoyada sobre el suelo, que es la que le da soporte, de otra forma representa un riesgo en la seguridad de las instalaciones.

IUYET ubicó nueve sitios, todos en la estación Potrero y en la transición a la zona subterránea a La Raza, donde el cajón no está apoyado al suelo, pues hay huecos de siete hasta 60 centímetros.

El pasado 14 de enero, el director del Metro, Guillermo Calderón, fue cuestionado por este diario sobre las obras en la Línea 3 y destacó una nivelación por medio

de inyecciones al subsuelo en Potrero

"Es una línea que tenemos permanentemente monitoreando (...). Estamos en la programación de las nuevas tareas", dijo el funcionario capitalino.

PARA ABAJO

EN FEBRERO de 2023, este diario informó que otra línea que tiene afectaciones por hundimientos es la Línea 4

ROBERTO HERNANDEZ



Los hundimientos también afectan al Metrobús



DAÑOS EN LA ESTACIÓN

De acuerdo con el consorcio IUYET, la estación Potrero presenta distintas afectaciones que ponen en riesgo su operación



Fracturas en estructura de cajón del tren



Desplomes



Separaciones en la estructura del cajón hasta de 80 cm.



Huecos bajo la losa de hasta 60 cm.



Daños en muros



Hundimiento anual proyectado de entre 6.87-8.83 cm.



Estación Potrero

Estación La Raza

