

Cimbra NYT a CDMX por tragedia de L-12

REFORMA / STAFF

La investigación sobre la Línea 12 del Metro, realizada por The New York Times, tras la muerte de 26 personas por el desplome del tramo elevado en la estación Olivos, cimbró a la llamada Cuarta Transformación.

A 40 días del hecho que dejó además 100 lesionados, Marcelo Ebrard, actual Secretario de Relaciones Exteriores, y Claudia Sheinbaum, Jefa de Gobierno, reaccionaron a la investigación del medio.

En ésta se señala que el tramo de la Línea 12 habría colapsado porque pernos metálicos vitales para sostener el viaducto elevado no fueron soldados de manera adecuada, entre prisas por inaugurar la obra antes de terminar el sexenio de Ebrard como Jefe de Gobierno.

El diario destaca que el tramo fue construido por una empresa propiedad de Carlos Slim, quien actualmente participa en las obras del Tren Maya.

Sheinbaum no afirmó ni rechazó la información sobre los peritajes, responsabilidades y causas del desplome, pero se deslindó de

que su Administración hubiera filtrado datos de las indagatorias.

Además, cuestionó la motivación del diario y lo acusó de confrontar al actual Gobierno. "Ha buscado confrontar a la 4a. Transformación".

Ebrard respondió con una carta que publicó en sus cuentas oficiales y afirmó que se mantiene en incógnita si la Administración de su sucesor, Miguel Ángel Mancera (2012-2018), realizó los mantenimientos necesarios para evitar el colapso, como ocurrió el 3 de mayo.

Aseguró que la gestación y construcción de la "Línea Dorada" puede conocerse a través de documentos públicos.

CIUDAD 2

The New York Times



Señala investigación de NYT prisas en sexenio de Ebrard por apertura de L-12

Atribuyen desplome a soldadura con fallas

Concluyen expertos que pernos de tramo no se soldaron correctamente

REFORMA/ STAFF

La Línea 12 del Metro habría colapsado porque pernos metálicos vitales para sostener el viaducto elevado no fueron soldados de manera adecuada, entre prisas por inaugurar la obra antes de terminar el sexenio de Marcelo Ebrard como Jefe de Gobierno, asegura una investigación publicada ayer en The New York Times.

El medio estadounidense tomó cientos de fotografías en la zona cero, casi a la altura de la estación Olivos, donde el 3 de mayo una trabe colapsó y con ella los últimos vagones de un tren que iba en dirección a Tláhuac, provocando la muerte de 26 personas y 100 lesionados.

El diario neoyorquino envió la evidencia a expertos en ingeniería, quienes concluyeron que los pernos fallaron debido a que no estaban bien soldados, por lo que ante el peso de los trenes que, además no eran los adecuados para el tipo de vía, la estructura cedió.

“Los pernos metálicos que eran cruciales para la solidez del viaducto -y que servían como base de toda la estructura- parecen haber fallado debido a soldadura deficiente, falla grave que probablemente causó el accidente”, explica el reportaje.

Y TODO POR LAS PRISAS

“En su prisa por terminar, el Gobierno de la Ciudad demandó que las compañías constructoras (principalmente Grupo Carso de Carlos Slim) abrieran el Metro

antes de que terminara la Jefatura de Gobierno de Marcelo Ebrard (actual Secretario de Relaciones Exteriores, en 2012”, asegura el reportaje publicado ayer.

Esta presión provocó “trabajos frenéticos” que comenzaron antes de que se terminara el plan ejecutivo de la obra, agrega.

Por estas mismas prisas se trajeron trenes que llegaron lo más rápido posible, sin ser compatibles con las vías, lo cual provocó su desgaste 10 veces más rápido de lo normal, afirma el diario.

Ebrard y el CEO de Grupo Carso aseguraron que el colapso se pudo dar por fallas de mantenimiento. Incluso ayer, el titular de SRE insistió en que no había pruebas de que su sucesor en 2012, Miguel Ángel Mancera, le hubiera dado el mantenimiento adecuado a la línea.

Y la historia se repite. El medio extranjero afirma que el Presidente Andrés Manuel López Obrador también tiene prisa porque la obra emblemática de su sexenio, el Tren Maya, como lo fuera la Línea 12 Ebrard, se termine antes de que AMLO concluya su Gobierno en 2024.

“En cientos de mensajes que vio el Times, los ingenieros que trabajan en el Tren Maya, del cual un tramo significativo está a cargo de la

empresa de Slim, discutían el avance de la construcción sin planes ni detalles aprobados, así como diseños inacabados”, asegura la publicación.

En tanto, Claudia Sheinbaum, Jefa de Gobier-



no, acusó abiertamente al New York Times de buscar confrontación con la llamada Cuarta Transformación.

La Mandataria no negó ni aceptó los señalamientos sobre las responsabilidades y resultados que publicó The New York Times, pero afirmó que no realizan filtraciones.

“Sobre el artículo que aparece en el NYT el día de hoy sobre la Línea 12 y la afirmación que algunos han hecho de que la información provino del Gobierno de la

Ciudad, aclaro categórica que nunca hemos utilizado filtraciones periodísticas para informar o hacer nuestro trabajo.

“Y menos a un medio que ha buscado confrontar a la 4a Transformación”, escribió Sheinbaum ayer por la mañana en sus redes oficiales.

Aseguró que todavía esperan los resultados del peritaje y replicó los dichos del Presidente Andrés Manuel López Obrador, sobre cuestionar intereses de los medios de comunicación.

Reportaje del NYT

// En su prisa por terminar, el Gobierno de la Ciudad demandó que las compañías constructoras abrieran el Metro antes de que terminara la Jefatura de Gobierno de Marcelo Ebrard”.



Evidencia 'dorada'

El peritaje sobre la Línea 12 está próximo a mostrarse, alguna fotografías evidencia el desgaste de la vía.



■ Luego del colapso en la llamada Línea Dorada, peritos y autoridades laboran en la zona cero.



ZONA DE DETALLE

- Las traves de acero vencidas hacia adentro
- La evidencia inicial sugiere que el soporte que sostenía las traves cedió.

