

TRAMO ELEVADO

L12 TENDRÁ VIGAS MÁS ROBUSTAS SIN PERNOS

EL COMITÉ TÉCNICO ASESOR sugirió utilizar unos travesaños con una forma más resistente y, además, tendrá placas metálicas para que la unión de travesaños se haga con soldadura

POR IONÁS LÓPEZ

La reconstrucción de la zona cero de la Línea 12 del Metro se realizará con vigas metálicas más robustas, sin utilizar pernos Nelson y con soldaduras con certificación internacional, de acuerdo con las recomendaciones del Comité Técnico Asesor para el Refuerzo y Rehabilitación (CTA).

Para la reconstrucción del tramo colapsado, que mide unos 30 metros de longitud, se utilizarán vigas tipo cajón que ofrecen al menos cuatro veces más resistencia y menos pandeo que las vigas doble T, como las que se colapsaron la noche del 3 de mayo, de acuerdo con conocedores.

En la reconstrucción de la zona cero se instalarán tres vigas cajón, en lugar de las dos vigas doble T con las que originalmente se construyó el tramo colapsado del viaducto elevado de la Línea Dorada.

Sobre las trabes de acero se instalará un piso prefabricado el cual contará, desde su manufactura, con elementos metálicos conocidos como sección canal que se soldarán a la superficie superior de las vigas, área conocida como patín.

Este método para unir las vigas metálicas con el piso prefabricado prescinde de la utilización de los



pernos Nelson.

En el primer dictamen de la empresa DNV sobre las causas del colapso, se detectó que la instalación de los pernos Nelson no fue adecuada para la correcta sujeción de las vigas con las losas. Incluso, en el dictamen preliminar se indicó que hicieron falta más pernos.

Los expertos del CTA requirieron que, para la reconstrucción de la zona cero tanto las personas soldadoras como las propias soldaduras cumplan con las normas correspondientes a la American Welding Society (AWS), una institución internacional de certificación.

Andrés de Antonio Simancas, ingeniero que patentó su propio reforzamiento para la Línea 12, consideró que las recomendaciones del CTA son adecuadas para reconstruir el tramo colapsado de la Línea 12, indicó que era deseable que de origen así se hubiera construido todo el viaducto elevado, pero reconoció que este método es considerablemente más costoso.

Ayer, la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, indicó que los estudios topográficos ya iniciaron y se trabaja en el proyecto estructural de este tramo a reparar.





Las vigas serán de
cajón, más resistentes



El piso se soldará a la
parte superior de la viga



El método evitará que
se usen pernos Nelson



Foto: David Solís/Archivo

El tramo colapsado mide unos 30 metros de longitud; en este espacio se instalarán tres vigas de cajón, en lugar de las dos vigas en forma de doble T que fueron colocadas originalmente.

