

Soldadura, desgaste y retraso en L12... todo se sabía desde agosto de 2012

URL: <https://www.milenio.com/politica/l12-soldadura-desgaste-retraso-sabia-agosto-2012>

Autor: Israel Navarro

El 10 de agosto de 2012, 82 días antes de que el entonces jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, inaugurara de manera provisional la Línea 12 del Metro, el gerente jurídico del Sistema de Transporte Colectivo, Francisco Fernando Cervantes Ramírez, reportó al entonces director del Metro, Francisco Bojórquez, que en la estructura de la línea "se sentían bamboleos en los trenes y soldaduras".

Estas fallas se registraron principalmente en los tramos de las estaciones Hospital 20 de Noviembre a Zapata y Calle Once a Periférico, este último en el viaducto elevado y dos estaciones antes del lugar donde se desplomó la vía el pasado 3 de mayo.

De acuerdo con la consultoría Manuel Barrera y Asociados, que realizó el estudio "Proceso de contratación y puesta en marcha del material rodante de la Línea 12", a través de la modalidad de PPS en septiembre de 2015, se detalla que como éstas la dirección del Metro de Bojórquez registró 3 mil 105 fallas en obra y así fue aceptada por su sucesor, Joel Ortega, durante la administración de Miguel Ángel Mancera.

"Previo a la puesta en marcha de la línea, el STC había detectado fallas relacionadas con el sistema de vías, las cuales se suman a otras fallas que se presentaron con posterioridad al inicio de operación de la Línea 12, de fecha 30 de octubre de 2012 y que se conocen en conjunto como desgaste ondulatorio prematuro.

"Tal fue el caso de los testimonios presentados por el entonces gerente Jurídico del STC los días 10 y 20 de agosto de 2012 en los que refiere a declaraciones del director general (Ing. Francisco Bojórquez Hernández) respecto a que se sentían bamboleos en los trenes y soldaduras en diversos trayectos de la Línea 12, especialmente en los tramos comprendidos entre Calle Once a Periférico y del Hospital Veinte de Noviembre a Zapata", detalla.

El mismo gerente jurídico señaló el 6 de septiembre de 2012 otras fallas relativas a situaciones observadas en los trayectos del convoy en un recorrido físico realizado en la línea.

Así, a pesar de los trabajos pendientes en obra civil y de los "tres mil aspectos que debían corregirse" en la Línea 12 del Metro, el entonces jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, inauguró la llamada Línea Dorada ocho meses antes de lo previsto y cinco días antes de dejar su cargo al frente de la Ciudad de México.

De acuerdo al "análisis costo y beneficio a nivel perfil del proyecto de la Línea 12", las autoridades capitalinas cambiaron en tres ocasiones las fechas de inicio y entrega de la obra, siendo el 31 de diciembre de 2011 la última estipulada en su licitación.

"Los trabajos se realizarán en un plazo máximo de ejecución de mil 305 días naturales, comprendido del 10 de junio de 2008 al 31 de diciembre de 2011 y consideraría dos tramos: el primero de Tláhuac a Axomulco, con fecha de puesta en servicio el 31 de diciembre de 2010 y el segundo de Axomulco a Mixcoac para ponerse en servicio el 31 de diciembre de 2011", detalla.

Sin embargo, ésta "se pospuso por retrasos en la construcción", de acuerdo con el consorcio encargado de edificarla: ICA, Carso y Alstom.

Así, la recepción provisional de la obra se hizo el 30 de octubre de 2012 con toda la clase política y empresarial del país invitada, siendo el último evento público del gobierno de Ebrard.

Ese mismo día el consorcio certificador, integrado por la empresa extranjera DB international GMBH, asociada con las empresas también extranjeras ILF Beratende Ingenieure A.G., Tüv Süd Rail GMBH Y Hamburg Consult GMBH, dictaminó y certificó que los sistemas electro-mecánicos funcionaban correctamente en seguridad, por lo que la Línea 12 podía ponerse en servicio con pasajeros.

También se hizo la entrega de la línea a la administración en turno dirigida por Francisco Bojórquez Hernández, mediante una minuta con carácter de entrega preliminar, siendo la conversión a entrega definitiva el 8 de julio de 2013, a través de otra minuta en la que recibió la administración 2012-2015 del STC a cargo de Joel Ortega Cuevas, quien una vez con los trabajos del Metro varados en 2014-2015 declaró: "yo no sé por qué se inauguró si tenía fallas".

"En la entrega preliminar, los actores reconocieron trabajos que se encontraban pendientes en diversas estaciones de la línea y que a decir de ellos, 'no afectaban la operación de la misma, por un lado en la Constancia de Hechos entre el Consorcio Constructor y el PMDF y por otro en la Minuta de entrega preliminar del PMDF al STC, en la que el PMDF indica que se encontraba en esa fecha verificando la debida ejecución de las obras derivadas del contrato".

FS