

## JUSTICIA SELECTIVA, A UN AÑO DE LA TRAGEDIA

### LÍNEA 12 DEL METRO... ¿EL OLVIDO?

Pasó ya un año del colapso de la Línea 12 y no hay detenidos, la reconstrucción va lenta y la justicia llegó, para algunos, vía compensaciones monetarias; otros se dicen olvidados.  
NACIONAL / PÁGS. 32 Y 33



**“Que Sheinbaum no se cuelgue una medalla... no ha volteado a ver a las víctimas”**

**ENRIQUE BONILLA**  
Víctima de la L12 y desempleado

LA JUSTICIA HA SIDO RESTAURATIVA

# A un año del colapso de la L-12 no hay detenidos

Gabriel Regino, abogado de Enrique Horcasitas, critica que “no han tocado” a Florencia Serranía, exdirectora del Metro

**La defensa de las víctimas afirma: “Una vida no puede valer 650 mil pesos”**

DAVID SAÚL VELA  
avela@elfinanciero.com.mx



A un año de la tragedia en la Línea 12 del Metro, la reconstrucción va lenta, no hay personas presas como responsables, y la fiscalía capitalina privilegió en este caso, pero de forma selectiva, la justicia restaurativa, con compensaciones monetarias para evitar juicios largos y tediosos.

A las empresas que, según la investigación oficial, de origen construyeron mal la obra, se les permitió evitar acusaciones penales con el pago económico a las más de 126 víctimas (26 muertos y más de 100 heridos). Pese a ello, aún hay afectados sin indemnización, y otros se dicen olvidados.

En contraste, según el abogado Gabriel Regino, la fiscalía capitalina negó a las 10 personas exservidoras públicas y representantes de empresas, a las que busca imputar lesiones, homicidio y daños a la propiedad, la posibilidad de mediar una reparación del daño con las víctimas para evitar ir a juicio.

“La respuesta de la fiscalía es no, no darnos autorización bajo ningún argumento más que la convicción política de que nuestros representantes lleguen a un proceso penal”, indicó el litigante quien representa a cinco de los 10 presuntos responsables, entre ellos Enrique Horcasitas, exdirector del Proyecto Metro.

Regino acusó que el Gobierno de la Ciudad de México no sólo está utilizando este caso con fines políticos, sino que, además, está protegiendo a Florencia Serranía, exdirectora del Metro.

“En México se dijo que ya no existe el fuero, pero en la Ciudad de México subsiste el fuero de amistad para Florencia Serranía, quien se mantiene en la impunidad y que en ningún momento ha sido citada a declarar ante la fiscalía; no se le ha tocado ni con el pétalo de una rosa”.

En entrevista dijo que en este caso no se quiere impunidad, pero tampoco arbitrariedades. “No vamos a permitir ningún proceso penal sin que se involucre a los verdaderos responsables, incluyendo a Florencia Serranía”, insistió.

La zona cero permanece sin cambios visibles, sin escombros, eso sí, pero aún con el hueco en el viaducto

elevado como símbolo de la desgracia por la mayor tragedia en el transporte público de la capital.

La víspera del primer aniversario del fatídico suceso, entre las estaciones San Lorenzo Tezonco y Olivos la gente que pasa no deja de lamentar la mala planeación, diseño y construcción de esta línea del Metro que en menos de una década ha tenido que cerrar en tres ocasiones por fallas estructurales.

El lugar remueve aún el dolor a familiares de las 26 personas fallecidas, y a más de 100 heridas. La mayoría de ellos pasa todos los días por el lugar. “Al pasar por ahí revivo el momento, me vienen todos los malos recuerdos, siento coraje y a la vez tristeza por todo lo que hemos pasado”, explica a EL FINANCIERO Janneth Arzate, quien viajaba en el tren que se desplomó aquel día.

Para Marisol Tapia, madre de Brandon Giovanni, un menor de 12 que murió dentro de uno de los vagones, es tan grande el dolor por la pérdida de su hijo, que prefiere no hablar.

Las autoridades han advertido que más de 90% de las víctimas ya alcanzó un acuerdo reparatorio con las empresas constructoras. El 10% aún sigue peleando una justa reparación. “Con las vidas no se juega, una vida no puede valer 650 mil pesos, que quedes lisiado para toda tu vida ni puede valer 150 mil pesos, no vamos a permitir eso”, dijo Teófilo Benítez, abogado de 12 de las víctimas.



## Un año después...

Tras el derrumbe en la Línea 12 del Metro de la CDMX, se determinó que la causa fue una 'falla estructural' asociada a deficiencias en el proceso constructivo, según el peritaje preliminar independiente realizado por la empresa noruega DNV, contratada por el gobierno capitalino.



En el último viaje del tren es probable que hubiera secciones del concreto desconectadas, que simplemente descansaban sobre las traveses de acero.

**100**  
HOSPITALIZADOS



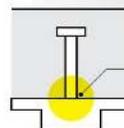
La vía elevada era sostenida por traveses de acero, pero no estaban hechas para sostenerla por sí solas.

Para reforzar la estructura, unos pernos metálicos unían el acero a una losa de concreto.



Losa de concreto

Pernos metálicos



Tampoco se retiraron varios de los anillos de cerámica que van alrededor de los pernos.

Los pernos metálicos fueron soldados al acero, lo que debería haber formado una unión casi indestructible. Sin embargo, los estudios sugieren que la soldadura se hizo de manera deficiente, un fallo grave de construcción.

**26**  
FALLECIDOS

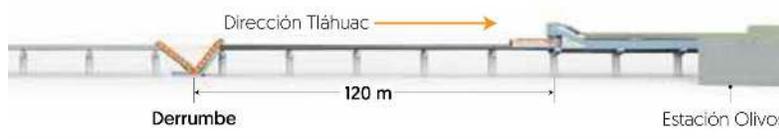


Gráfico: Oscar I. Castro





LUCIA FLORES

**LENTO.** A un año de la tragedia, aún se puede ver el hueco en el tramo que colapsó.



**MEMORIAL.** Cruces, fotografías y pintas, en la fachada de la estación Olivos.

## LÍNEA DE TIEMPO

### La línea polémica

Desde el inicio, la Línea 12 del Metro ha estado marcada por fallas, irregularidades y opacidad, lo que derivó en una de las peores tragedias en México.

Fuente: EL FINANCIERO

2012

### 30 DE OCTUBRE

La L-12 es inaugurada por el presidente Felipe Calderón y el jefe de Gobierno Marcelo Ebrard. Oficialmente la llamaron Línea Dorada.



**PRIMER CIERRE**

**2014**

**12 DE MARZO**

El GCDMX, encabezado por Miguel Ángel Mancera, suspende la operación de las estaciones Tláhuac a Culhuacán, al detectarse fallas.

**2015**

**29 DE NOVIEMBRE**

Mancera encabeza la reapertura de 5 de las 11 estaciones cerradas. Jorge Gaviño, director del Metro, dijo que se hicieron 350 pruebas.

**SEGUNDO CIERRE**

**2017**

**19 DE SEPTIEMBRE**

Un sismo de 7.1 grados causa nuevas fallas en el tramo elevado. Uno de los fallos estuvo en la columna 69, muy cerca de la estación Olivos.

**TERCER CIERRE (LA TRAGEDIA)**

**2021**

**3 DE MAYO**

Entre las estaciones Tezonco y Olivos colapsa un tren y provoca la muerte de 26 personas y lesiones a más de 100. Se anuncia cierre total.

**4 DE MAYO**

La bandera del Zócalo capitalino es izada a media asta en memoria de las víctimas y se declaró luto en la capital por la tragedia.

**9 DE JUNIO**

Jason Webster, director del despacho The Webster Law Firm, anuncia que, en representación de víctimas y familiares, iniciará un juicio civil en EU.

**16 DE JUNIO**

EL FINANCIERO adelanta el segundo reporte de la empresa DNV, cuya conclusión preliminar revela una falla estructural en la construcción.

**23 DE AGOSTO**

De última hora, la empresa DNV pospone la entrega del segundo reporte donde se esperaba una ampliación de los hallazgos.

**30 DE AGOSTO**

Víctimas de la tragedia denuncian que la fiscalía capitalina ha negado el acceso al expediente. Acusan obstaculización de las autoridades.

**7 DE SEPTIEMBRE**

Estudio revela que fallas de origen en la construcción de la L-12, pandeo de vigas y falta de pernos fueron los que causaron el colapso.

**8 DE SEPTIEMBRE**

La fiscalía anuncia que dará a conocer un informe del resultado de la investigación sobre la "verdad de los hechos" sobre la tragedia.

**14 DE OCTUBRE**

La fiscal capitalina, Ernestina Godoy, anuncia acciones penales por delitos culposos contra servidores públicos, pero no así para las empresas.

**18 DE OCTUBRE**

El abogado Gabriel Regino revela que la fiscalía había solicitado una audiencia para imputar a 10 personas entre ellos Enrique Horcasitas.

**7 DE NOVIEMBRE**

Víctimas de la tragedia exigen al Congreso de la CDMX la creación de una comisión de la verdad, con el fin de alcanzar una justa reparación.

**30 DE NOVIEMBRE**

Ernestina Godoy asegura que la investigación de la dependencia en torno a la tragedia se basa en peritajes "científicamente irrefutables".

**3 DE DICIEMBRE**

Se pospone una vez más la audiencia de imputación a 10 presuntos responsables, entre ellos Enrique Horcasitas, ex titular del Proyecto Metro

**2022**



**2 DE FEBRERO**

Ernestina Godoy dice que 80% de las víctimas del colapso ya aceptó el acuerdo reparatorio con la empresa Carso.

**22 DE FEBRERO**

Víctimas presentan ante una corte de Nueva York un juicio civil por daño moral contra ICA, Carso y Alstom.

**3 DE MARZO**

Algunas víctimas plantean al gobierno capitalino construir un memorial "contra la corrupción" en el sitio del derrumbe.

**7 DE MARZO**

Claudia Sheinbaum, jefa de Gobierno de la CDMX, dice que la reapertura de la L-12 podría ocurrir a finales de 2022.

**6 DE ABRIL**

El GCDMX informa avances en la rehabilitación de la L-12. Se reporta un avance del 50% en el anclaje.

**25 DE ABRIL**

Víctimas de la tragedia presentan una denuncia penal ante la fiscalía capitalina contra ICA por homicidio culposo.

**26 DE ABRIL**

Un grupo de víctimas logra una "indemnización justa" por parte de grupo Carso, de Carlos Slim.

**28 DE ABRIL**

Víctimas de la tragedia exigen derribar el tramo elevado y piden cárcel para los funcionarios implicados.

**2 DE MAYO**

Se prevé que, ahora sí, se realice la audiencia inicial en la que la fiscalía capitalina imputará a 10 exfuncionarios.

**3 DE MAYO 2022.**

Primer aniversario de la tragedia. Se prevén diversos actos por parte de víctimas y autoridades.

