

SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA



ENTREVISTA
OMAR GARCÍA HARFUCH

Formación: Licenciado en derecho y Seguridad Pública, ha tomado cursos impartidos por la DEA, así como seminarios por el FBI, tiene un diplomado Senior Executive in National and International Security por la universidad de Harvard.

Experiencia: Jefe de Departamento, subdirector y director de Área, director general y coordinador estatal en la Policía Federal, titular de la División de Investigación en la misma dependencia y Jefe de la Policía de Investigación de la PGJCDMX, entre otros.

Secretario de Seguridad Ciudadana destaca apoyo de Sedena y Marina

“Todos los días buscamos diezmar células criminales”

SEÑALA que en coordinación con las Fuerzas Armadas se han capturado más de 100 objetivos; pese a logros, asegura que aún no está satisfecho, pues dar resultados no es decir cifras

• Por Bibiana Belsasso
bibibelsasso@razon.com.mx

14

La seguridad en la Ciudad de México está a cargo de Omar García Harfuch como Secretario de Seguridad Ciudadana.

Enfrentar y dismantelar los grupos criminales es fundamental. En esta plática que sostuvimos Jorge Fernández Menéndez y yo, en Todo Personal, García Harfuch nos habla de los grandes retos de seguridad y como se está atacando a los grupos criminales.

OGH: Es importante que la ciudadanía sepa en qué hemos avanzado, que sepa también que no estamos satisfechos, no es dar cifras y cuentas alegres de lo que sí se ha disminuido y decir que ya estamos satisfechos.

Estamos trabajando todos los días. La investigación, inteligencia y la facultad que nos otorgaron con la nueva ley, a partir de marzo de 2020, a la Secretaría de Seguridad Ciudadana para poder investigar, justamente es lo que ha ayudado también para poder disminuir los índices delictivos.

BB: Pero también contra las drogas, porque vemos ahora que con la pandemia se incrementó mucho el consumo y también han tenido golpes muy duros ustedes, vemos ahora que finalmente se dicta sentencia a *El Lunares* para tratar de combatir a todos estos narcomenudistas y narcotraficantes que son los distribuidores y proveedores de violencia y de droga.

OGH: Es correcto. En estos dos años en la Secretaría, que este equipo está al frente de la Secretaría tenemos junto con la Fiscalía General de Justicia y obviamente mencionar que hemos recibido mucho apoyo de la Secretaría de la Defensa Nacional y de la Secretaría de Marina, en coordinación con ellos hemos detenido más de cien objetivos prioritarios, objetivos que no decidió la Secretaría quienes eran, ni la Fiscalía, sino que se decidió en una mesa de inteligencia que tenemos con el Gobierno federal.

BB: Cómo se fue desarticulando La

Unión Tepito y otros grupos criminales como el **Cártel Jalisco Nueva Generación** en la Ciudad de México, no es una desarticulación completa, tú lo decías hace unos minutos, pero los golpes que se le han dado han sido durísimos.

OGH: Las operaciones fuertes se iniciaron junto con la Secretaría de Marina y la Secretaría de la Defensa Nacional en 2018, más bien desde 2018 no hemos dejado operar estos grupos que operan en la ciudad, Unión, Antiunión y estas dos células que operaban, o sea, los lidercitos que tenían aquí los grupos de Jalisco. Ha sido una constante estar operando en contra de ellos, que también la seguridad es eso, es constancia y perseverancia, no porque hayamos dado golpes en 2018, 2019 o el mes pasado con el Gobierno



Podemos tener muchas metas de seguridad, pero nuestra meta número uno es bajar la incidencia delictiva, detener a quienes cometan los delitos, es una premisa muy sencilla”



TODOS LOS DIAS...

2



Foto: Especial

EL SECRETARIO de Seguridad Ciudadana, Omar García Harfuch.

federal quiere decir que ya estén desmanteladas o totalmente desarticuladas, nosotros buscamos todos los días, todos los días estar diezmando estas células criminales para que pierdan fuerza.

BB: Pero además es importante porque una vez que le pegas a un líder, muchos delincuentes buscan ese lugar.

OGH: Siempre hay una atomización, por supuesto, de las células cuando están muy estructuradas, como era La Unión hace cuatro, cinco años, después viene una atomización, pero también con esa atomización, aunque hubiera un repunte, siempre es más fácil detenerlos, es mucho más fácil estar deteniendo a los líderes o pequeños líderes que van

surgiendo a una organización perfectamente estructurada.

BB: Y que una vez que sean detenidos no salgan a la calle.

OGH: Algo que nos está funcionando muy bien en la Ciudad de México es que es un equipo muy bien conformado, en la Secretaría de Seguridad Ciudadana todas las acciones que hacemos nosotros, todas las tenemos coordinadas y las hacemos en conjunto con la Fiscalía General de Justicia, todas de la Ciudad de México.

El apoyo que recibimos del Gobierno federal es muchísimo en las mesas de inteligencia que les comento que tenemos, por ejemplo, lo de *El Lunares* fue una investigación y una operación que se llevó a cabo desde el inicio hasta la detención con la Secretaría de Marina, entonces creo que la coordinación y la continuidad en los trabajos de investigación, integrar de manera adecuada las carpetas para que podamos tener un resultado.

BB: Hay muchos casos de robos a casa-habitación que son extranjeros y lo que pasa es que los deportan y vuelven a regresar.

OGH: Hemos tenido una gran cantidad de extranjeros detenidos y antes de deportarlos ellos se van detenidos y son puestos a disposición por el delito que cometieron, ya la deportación viene después, pero primero se van a prisión aquí en México.

BB: Fuiste objeto de un hecho inédito en la historia de México, sufriste un atentado.

OGH: Mi atentado fue muy notorio, pero pasan muchos hechos en la ciudad, muchas agresiones a policías. ¿Cómo puede suceder algo así en la Ciudad de México? Yo creo que hay cosas terribles que suceden en la ciudad, todos hemos visto crímenes o delitos que se cometen en la ciudad que a veces, lamentablemente, no podemos evitar que ocurran, pero lo que sí podemos evitar es nuestra responsabilidad, la responsabilidad de la Secretaría de Seguridad Ciudadana es evitar que queden impunes y ese fue el caso en mi atentado que tenemos a la fecha veinticinco detenidos, todavía faltan personas por detener, o en otros crímenes que le suceden a los ciudadanos y compañeros policías que a veces, repito, lamentablemente no podemos evitar que sucedan, pero sí podemos evitar que queden impunes y eso es justo lo que estamos

haciendo todos los días.

BB: Quedan tres años de administración, ¿cuáles son tus objetivos de aquí al final del administración en el ámbito de la seguridad capitalina?

OGH: Para nosotros, los policías, nuestro trabajo es muy medible y nuestra meta tiene que ser muy clara. Podemos tener muchas metas de seguridad, pero nuestra meta número uno es bajar la incidencia delictiva, detener a quienes cometen los delitos, es una premisa muy sencilla, los delitos no pueden bajar si no detenemos a quienes los cometen.

BB: Para eso también se necesita, si no es en flagrancia, que la ciudadanía denuncie.

OGH: Así es, así es. Y hemos recibido muchísimas denuncias ciudadanas que varios de los resultados que se presentaron aquí en el programa son por denuncias ciudadanas, muchas son anónimas, pero otras son con nombre y apellido de ciudadanos muy valientes que han confiado en la Policía.

BB: Hay un punto que tú señalas que es fundamental que es que no haya impunidad, porque si tú ves que los delitos se suman uno tras otro y no hay castigo, entonces robar sale muy barato, matar sale muy barato. Lo fundamental es que haya castigo y que no haya impunidad, si no partimos de esa base es muy difícil avanzar a nivel de la ciudad o a nivel nacional en los ámbitos de la seguridad.

OGH: En estos dos años hemos mejorado muchísimo lo que se conoce como la puerta giratoria.

BB: Pero ahí ha sido un trabajo de leyes, de esfuerzo de ustedes, de integrar bien las investigaciones.

OGH: Así es, y de que tenemos la facultad de investigar, podemos trabajar de manera coordinada con la Fiscalía General de Justicia para evitar que esto suceda. Nosotros integramos las carpetas junto con la Fiscalía General de Justicia. Obviamente, quien la integra es el Ministerio Público, pero la Policía informa, rinde informes al Ministerio Público. Nuestros compañeros preventivos, que son más del noventa por ciento, están..., cada vez se involucran más y hacen de manera más diligente, cada vez que hacen una detención, es más notorio la cantidad de información que están pasando a la Subsecretaría de Inteligencia e Investigación Policial.



Bajan los robos en transporte público

• Por Frida Sánchez
elsa.sanchez@razon.com.mx

En los últimos dos años, los robos a transeúnte y en transporte público —de los que más aquejan a los ciudadanos en su día a día— en la Ciudad de México, han presentado un importante decremento.

De acuerdo con la evaluación de incidencia delictiva con corte al mes pasado, presentada por el Consejo Ciudadano para la Seguridad y Justicia, los robos que se cometieron a bordo de microbuses entre enero y septiembre pasado tuvieron una reducción del 65.9 por ciento, respecto al mismo periodo de 2019.

o el dato

Durante una ceremonia de reconocimiento para la Policía de la Ciudad de México, se dio a conocer que, en los últimos dos años, han disminuido 16 delitos en la capital.

Mientras que hace dos años se contabilizaron 904, este año la cifra fue de 308. Con estos datos, el promedio diario de este delito bajó de 3.3 robos al día, a la comisión de 1.1 cada 24 horas.

Los robos en el Metro y en el Metrobús, muy frecuentemente usados por los capitalinos, presentaron disminuciones del 73.4 por ciento y el 72.9 por ciento, respectivamente.

De acuerdo con el informe, en los primeros nueve meses de este año se cometieron 651 robos en el Metro y 223 en Metrobús, cifras muy por debajo de los dos mil 412 y 824 hurtos que tuvieron lugar hace un par de años en estos transportes.

En el caso de Metro, los robos contabilizados cada día bajaron de 8.9 a 2.4, mientras que, en el caso del Metrobús, ahora se cometen, en promedio, 0.8 robos al día, cuando hace dos años el promedio fue de tres robos cada día del año.

En el transporte privado también se vio esta reducción, pues los robos a pasajeros de taxis disminuyeron de 309 a 184; es decir, 40.5 por ciento menos.

HURTO A BORDO del Metro es el ilícito que más ha disminuido de enero del 2019 a septiembre pasado, en 73.4%; le sigue en el Metrobús, con 72.9%, y con 33.2% menos, a transeúnte

Una ciudad más segura

Acumulado enero-septiembre en la incidencia delictiva.

DELITOS	ENE-SEP 2019	ENE-SEP 2020	ENE-SEP 2021	CAMBIO (%) 2019 vs 2021
Robo a pasajero a bordo del Metro	2,412	590	641	-73.4
Robo a bordo de Metrobús	824	279	223	-72.9
Robo a pasajero a bordo de microbús	904	410	308	-65.9
Homicidio doloso	1,143	921	756	-33.9
Robo a cuentahabiente	512	259	237	-53.7
Robo a negocio con violencia	4,528	2,682	2,080	-54.1
Robo a pasajero a bordo de taxi	309	105	184	-40.5
Robo a transeúnte en vía pública	12,074	7,460	8,067	-33.2
Robo de vehículo con violencia	3,352	2,509	1,736	-48.2
Robo de vehículo	6,647	5,111	3,954	-40.5

Mientras que los robos a transeúnte también disminuyeron de manera importante, en 33.2 por ciento durante el lapso enero-septiembre del año en curso, respecto al mismo periodo de 2019. De 12 mil 74 robos de este tipo que ocurrieron en ese periodo del 2019, este año se contabilizaron ocho mil 67.

Al dar a conocer estos datos, el titular del Consejo Ciudadano, Salvador Guerrero Chiprés, aseguró que la capital del país tiene liderazgo en materia de datos y percepción de seguridad, pues destacó que, de las seis entidades más pobladas del país, es la que ha tenido un "mayor progreso" en este rubro.

Frente a la Jefa de Gobierno, señaló que esta mejora en la seguridad podría

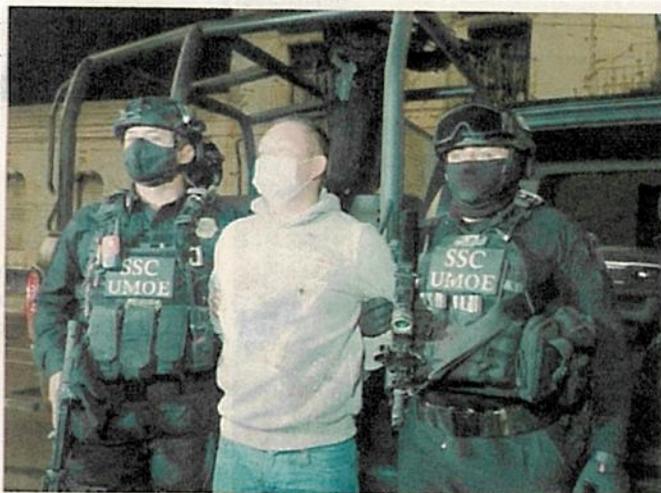
tener un impacto en la reactivación económica, uno de los ejes de la administración para hacer frente a los embates que ha causado la pandemia de Covid-19.

"La posibilidad de que se relacione la mejoría en seguridad con la mejora en reactivación, hay cuatro estudios de Oxford al Banco de México, que nos indican que cada 10 por ciento de disminución de homicidio doloso puede contribuir a una evolución del crecimiento del PIB local hasta de un punto porcentual."

Expuso que el homicidio doloso bajó 33.9 por ciento, lo cual, dijo, "es una mejora muy importante", pues recordó que se trata de uno de los delitos que tiene menor cifra negra; es decir, los delitos que no se denuncian a las autoridades.

Cifras en número de casos

Fuente: Gobierno de la Ciudad de México



Ángel Manuel Pulido, *El Güero*, fue capturado en un inmueble de la calle Héroes de Nacoziari, en Venustiano Carranza.

ESPECIAL

Capturan a *El Güero*, integrante de *La Unión*

Se le relaciona con ejecución de un comerciante que no pagó extorsión

12 Met

KEVIN RUIZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

En un operativo, donde se cumplieron con dos órdenes de cateo para el mismo número de inmuebles en la alcaldía Venustiano Carranza, agentes de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) detuvieron a Ángel Manuel Pulido, *El Güero*, extorsionador y narcomenudista de *La Unión Tepito*.

La captura se dio en un inmueble de la calle Héroes de Nacoziari. Fueron aseguradas 500 dosis de cocaína, 60 bolsas de plástico transparente con posible marihuana, cuatro equipos telefónicos, dos básculas grameras y un arma de fuego corta.

A este sujeto se le relaciona con la ejecución de un comerciante de cervezas quien no pagó el derecho de piso y por el que también detuvieron a *El Piwi* y a *El Felipe*, todos integrantes de *La Unión*.

Fue a través del seguimiento a denuncias ciudadanas y como parte de las acciones con la Fiscalía General de Justicia (FGJ) que fueron ubicados los dos predios cateados utilizados para la comercialización y distribución de narcóticos. La policía capitalina realizó vigilancias fijas y móviles, con lo que se obtuvieron datos que permitieron identificar los inmuebles. ●

500

DOSIS DE COCAÍNA,

60 bolsas con marihuana y 4 celulares fueron asegurados.



Preocupa a habitantes incremento en el uso de violencia

Agobian a vecinos asaltos en Polanco

Pedirá organización mayor presencia policial para cuidar colonos y visitantes

ALEJANDRO LEÓN

Un asalto a mano armada volvió a alertar a vecinos de Polanco.

El miércoles, a las 13:34 horas, un sujeto armado ingresó al restaurante Maison Kayser, ubicado en Homero 1500, para robar el reloj de un comensal.

La grabación que captó una de las cámaras del establecimiento muestra cómo el asaltante se aproxima a la mesa donde se encuentran dos clientes, le pide a uno de ellos que le entregue su reloj, lo guarda en la bolsa del pantalón y sale caminando. El atraco ocurre en ocho segundos.

La víctima inició una denuncia en la Fiscalía General de Justicia (FGJ).

Habitantes recordaron que, en febrero pasado, el cantante Erik Rubín fue asaltado y despojado de su reloj en ese mismo negocio.

Álvaro Zavala, vecino de la zona, comentó que los asaltos con violencia se han incrementado en los últimos tres años dentro de la Colonia.

En 2020, un sujeto armado lo abordó en el cruce de Anatole France y Homero luego de salir de un cajero automático en compañía de su novia.

El hombre les apuntó y exigió a Zavala que le entregara un Rólex.

Pese a que la presencia de policías es habitual en calles de Polanco, en aquella ocasión el asaltante logró escapar.

“(Ahora) no llevo cosas que me puedan robar; la manera de evitarlo es no ser ostentoso y tratar de mantener un bajo perfil, o sea, si no traes un reloj que te roben, pues qué te van a robar.

“Hay policías en muchos lados, pero estos cuates (los asaltantes) se aparecen en donde no están, prefieren asaltar más en las calles que son más pegadas hacia Ejército Nacional o hacia Mariano Escobedo, porque ahí salen rápido”, comentó.

Ayer, la organización La



El asalto al cliente del restaurante Maison Kayser, en Calle Homero, ocurrió el miércoles a mediodía.

Voz de Polanco exhortó al Secretario de Seguridad Ciudadana (SSC), Omar García Harfuch, a reforzar la seguridad debido al incremento de asaltos a mano armada que se padecen a plena luz del día.

“Lo más inverosímil de este tipo de asaltos es que el delincuente se mete al restaurante sin ningún problema, sabe que será videograbado y enfrente de todos saca su arma para amedrentar a los comensales y obtener el botín.

“Estos delitos se han in-

crementado en Polanco a raíz de que los restaurantes desdoblaron su capacidad a la calle con ‘Ciudad Al Aire Libre’, y eso permite al ladrón concretar el hurto en segundos e irse con total tranquilidad”, señaló la organización.

Agregó que la representante vecinal Mayte de las Rivas buscará una cita con García Harfuch para pedirle incrementar la presencia policial, con el objetivo de proteger a colonos, trabajadores y visitantes de la demarcación.



GUSTAVO A. MADERO *2.10.21*

CAEN DOS POR ROBO DE PIPA

Dos hombres, de 25 y 38 años, fueron detenidos por haber robado una pipa de gas sobre la avenida Talismán. La captura se realizó luego de que el conductor pidió ayuda a unos agentes de la Policía tras haber sido asaltado. Los hombres intentaron huir sin éxito.

— Iván Mejía

Foto: Especial



“Utopías” una realidad educativa en Iztapalapa

Ulises Lara López

Twitter: @UlisesLaraCDMX



La educación es la clave estratégica para el desarrollo y el progreso de la sociedad. Sin la prestación de los servicios educativos es prácticamente imposible que los habitantes de una comunidad reciban la formación adecuada que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de las personas y de sus familias.

En México, la Ley General de Educación establece que todos los habitantes del país tienen las mismas oportunidades de acceso al sistema educativo nacional; que la educación es el medio fundamental para adquirir, transmitir y acrecentar la cultura, y que es un proceso perma-

nente orientado a contribuir al desarrollo del individuo y a la transformación de la sociedad, donde se debe asegurar la participación activa del educando y estimular su iniciativa y su sentido de responsabilidad.

La educación en todos sus niveles y modalidades (a la que se suman las acciones de formación que le son complementarias) sin duda porta significativos beneficios: mejora las oportunidades de empleo; permiten resolver diversos problemas y facilita la toma de decisiones; contribuye al mejoramiento de la economía, y convierte las debilidades en fortalezas, propiciando la igualdad de oportunidades.

Así mismo, las personas al participar activamente en proyectos que ayuden a mejorar el entorno al que pertenecen contribuyen a su comunidad (o debieran contribuirle), generando o afianzando los sentimientos de pertenencia, estabilidad y seguridad que una sociedad requiere y valora constantemente. Así, los diversos servicios educativos contribuyen al cambio de mentalidad, que, apoyados en una

infraestructura funcional adecuada, trabajan para prevenir y revertir una serie de fenómenos que afectan tanto a una comunidad, como a la sociedad en su conjunto.

Ejemplo de ello es lo que se vive en la zona oriente de la Ciudad de México. Y siendo Iztapalapa, el área más poblada, (coinciden diversos analistas) es un gigantesco barrio periférico con tamaño de una ciudad y cuerpo de favela, que hasta hace poco era sinónimo y referencia de violencia y abandono (pues no ha sido fácil revertir la imagen de estar siempre entre los 10 municipios más violentos de México), sin embargo, según la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del gobierno federal, en los últimos dos años ha comenzado a salir de esta desvalorización, coincidiendo con la construcción de los 12 centros culturales, deportivos y recreativos conocidos como “Utopías”.

Estos centros tienen las dimensiones promedio de un centro comercial, contando entre otros espacios con auditorios, pistas de atletismo, casas para atención a la mujer, lagos artificiales, pistas de ska-

te o de hielo, en donde miles de jóvenes acuden cada día a aprender teatro, fotografía, música, pintura, boxeo, atletismo y natación, siendo estas “Utopías” la línea delantera de una estrategia del gobierno en turno que le apuesta a los programas sociales para frenar la falta de oportunidades y reducir la delincuencia, con lo que sin duda Iztapalapa está cambiando el rostro de ser uno de las alcaldías más violentas de la ciudad y del país.

Así, la educación formal e informal, como un esfuerzo colectivo y de corresponsabilidad entre gobierno y ciudadanía, resulta imprescindible para la generación de líderes no sólo con educación, sino también con emociones y valores verdaderos, capaces de moldear una mejor sociedad con resultados tangible de mejora y progreso, como se ha señalado en el ejemplo anterior.

Y aunque, al respecto, podría pensarse que “una golondrina no hace verano”, podemos afirmar que el anuncio sencillo de su presencia es la vigorosa advertencia de su llegada.

FGJCDMX



FISCALÍA CONFIRMA FALLAS EN CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO ELEVADO

Empresas deberán cumplir acuerdos con víctimas de L12

POR IVÁN MEJÍA

La Fiscalía capitalina responsabilizó a "una serie de personas morales y físicas" por el desplome de un tramo de la Línea 12 del Metro, que dejó 26 muertos.

Sin dar nombres, la fiscal Ernestina Godoy explicó en conferencia que las empresas involucradas se apegaron a un beneficio jurídico para que el caso en su contra se resuelva con la reparación del daño; es decir, la extinción de la acción penal

se concretará sólo si cubren las afectaciones ocasionadas a las víctimas. Sobre las personas físicas, de las que tampoco dio nombres o cargos, dijo que en breve serán formalizadas las audiencias para notificarlas del proceso penal por

homicidio culposo, lesiones y daños a la propiedad. La investigación de la Fiscalía sobre la tragedia arrojó que las causas principales del colapso fueron la instalación deficiente de pernos entre vigas y concretos, un "diseño inadecuado" en algunas zonas del tramo elevado y la aplicación deficiente de soldaduras.

DESPLOME DE LA LÍNEA 12

CONFIRMAN ERRORES;

PREVEN

ACUERDO

REPARATORIO



LA FISCALÍA DIO A CONOCER LOS RESULTADOS DE SUS INVESTIGACIONES; señalan deficiencias del diseño y coinciden con DNV en fallas en pernos y soldaduras



15 OCT 2021

POR IVÁN MEJÍA *20/10/21*
comunidad@glmm.com.mx

La Fiscalía General de Justicia (FGJ) de la Ciudad de México acusará a "una serie de personas morales y físicas" por los errores que ocasionaron el colapso y desplome de un tramo elevado de la Línea 12 del Metro, que dejó 26 muertos y más de 100 heridos.

Sin embargo, con las empresas se busca el beneficio de un acuerdo reparatorio que cancele la persecución judicial.

"Estos acuerdos se cerraron entre víctimas e imputados con aprobación del Ministerio

L del Ministerio Público en la etapa de la investigación inicial (...) y sólo si sus términos se cumplen a cabalidad, tienen como efecto la extinción de

la acción penal", detalló en conferencia la fiscal Ernestina Godoy.

La funcionaria señaló que, tras el colapso, las autoridades acordaron con las empresas -las cuales no fueron mencionadas por su nombre- aportar recursos a un fondo que garantice la reparación integral del daño a los familiares de los fallecidos y lesionados.

En lo que respecta a las personas físicas, cuya identidad y funciones tampoco se mencionaron, afirmó que las acusaciones en su contra serán formalizadas en las próximas horas en audiencias ante el Poder Judicial local y que se notificará y citará

a los probables responsables para iniciar el proceso penal en su contra por los delitos de homicidio culposo, lesiones y daños a la propiedad.

El 2 de agosto, a un día de que se cumplieran tres meses del siniestro de la Línea 12 del Metro, el presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, confirmó que Grupo Carso se haría cargo de la reconstrucción del tramo que colapsó.

Indicó que, además del segmento a la altura de la interestación Tezonco-Olivos, la empresa propiedad de Carlos Slim llevaría a cabo la rehabilitación de todo el tramo elevado que construyó.

LOS ERRORES

El vocero de la FGJ, Ulises Lara López, dio a conocer los hallazgos de las investigaciones llevadas a cabo durante cinco meses por especialistas de 15 disciplinas, muchos de los cuales coinciden con los resultados de los peritajes de la empresa DNV, contratada por el gobierno de la ciudad para conocer la causa-raíz de la tragedia.

Lara señaló que los pernos de cortante que unen la losa de concreto con las vigas metálicas fueron mal colocados.

"Se encontró que en los tramos en que se desprendieron las losas de concreto de las vigas la totalidad de los pernos fue instalada deficientemente, con patrones irregulares en la ubicación", dijo.

También habló de deficiencias en las soldaduras de la unión entre el alma y patines de las vigas principales, así como espesores de

Foto: Archivo/ Karina Tejada

El siniestro del 3 de mayo pasado dejó 26 muertos y más de 100 heridos.



Estos acuerdos se cerraron entre víctimas e imputados con aprobación del Ministerio Público (...). Tienen como efecto la extinción de la acción penal".

ERNESTINA GODOY
FISCAL

"Ningún manual de inspección y mantenimiento podría incluir deficiencias que de origen están en el diseño".

ULISES LARA
VOCERO DE LA FISCALÍA

"Se verificó el uso de elementos de relleno en algunas uniones soldadas, práctica también prohibida por los reglamentos de construcción", dijo el vocero de la Fiscalía.

Sobre las deficiencias en el diseño del tramo colapsado, Lara indicó que se halló falta de redundancia de la estructura, lo que implica que, en caso de que un elemento falle, la totalidad de la estructura también fallará.

NO HAY MANUALES PARA FALLAS DE ORIGEN: FISCALÍA

El vocero de la Fiscalía también enfatizó que no podría haberse evitado el desplome atendiendo a algún manual, ya que las fallas son de origen.

"Ningún manual de inspección y mantenimiento podría incluir deficiencias que de origen están en el diseño.

"Por otro lado, el error grave de construcción referente a la carencia, mala ubicación y mala soldadura de los pernos del cortante, por las mismas razones, no pudieron haber sido detectadas en inspecciones tanto que no son visibles, por encontrarse dentro de la estructura.

"Si bien la falla que se registró el 3 de mayo de 2021 fue súbita y el diseño presenta deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, el colapso fue principalmente originado por los errores en su construcción, mismos que contribuyeron a acelerar de manera notable la cinemática del colapso", dijo Lara.

soldadura inferiores a los indicados en el proyecto.

Agregó que se incurrió en una práctica "no adaptada", que contemplaba la aplicación de cordones dobles de soldadura y aplicación de soldadura sin calentamiento de la placa.



Godoy: el colapso en la L12 fue por "errores de construcción"

● Determina la fiscalía capitalina deficiencias de origen en el diseño y uso de materiales no adecuados

● Se alistan acusaciones en contra de personas físicas y morales, precisa

LAURA GÓMEZ FLORES

LAURA GÓMEZ FLORES

La Fiscalía General de Justicia (FGJ) solicitará audiencias ante el Poder Judicial para presentar imputaciones penales contra personas físicas y morales involucradas en el colapso de la línea 12 del Metro, al concluir que se debió a errores en su construcción, deficiencias de origen en su diseño, uso de materiales no adecuados y falta o mala colocación de pernos.

La titular de la dependencia, Ernestina Godoy, precisó que los delitos que se imputarán son por homicidio, lesiones y daño a la propiedad, aunque se promueve que el caso penal contra personas morales sea canalizado por la vía de un acuerdo reparatorio.

Ello, dijo, con la premisa de que la justicia alternativa puede ofrecer mejores opciones para acelerar la reparación integral a las víctimas, por lo que se impulsa este mecanismo antes de que se materialice un largo proceso penal.

"Solo si sus términos se cumplen a cabalidad tendrán como efecto la extinción de la acción penal", por lo que algunas personas morales han mostrado su interés en participar en la mitigación y reparación de los

CONCLUYÓ INVESTIGACIÓN PROPIA

Va penalmente la FGJ contra implicados en el accidente en L12

Homicidio, lesiones y daño a la propiedad, los delitos // Se reservó dar nombres y cifra de involucrados

efectos del colapso del 3 de mayo pasado, señaló.

Además, han manifestado su deseo de responder a la convocatoria de la fiscalía y de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas para aportar recursos a un fondo que garantice la reparación integral del daño a los familiares de los fallecidos y los lesionados.

Tras la presentación de las imputaciones contra las personas físicas y morales —de quienes se reservó su nombre y el número de involucrados—, el juez notificará y citará a los presuntos responsables para dar inicio al proceso penal, indicó Godoy, al aclarar que este peritaje es independiente del realizado por la empresa noruega DNV.

Durante el mensaje a medios se detalló que el colapso de un tramo de la línea 12, donde 26 personas perdieron la vida y 98 resultaron lesionadas, se debió a la insuficiente e inadecuada colocación de pernos y deficiencias en las soldaduras de la unión.

Con los análisis realizados por especialistas contratados y de la fiscalía de los restos de la estructura colapsada a las 22:11 horas de ese día, se detectó el uso de elementos de relleno en algunas uniones soldadas que está prohibido en los reglamentos de construcción.

Se identificaron también deficiencias en el diseño, como la falta de redundancia de la estructura, lo que implica que en caso de que un elemento falle, la totalidad de la estructura fallará.

"Si bien la falla fue súbita y el diseño presenta deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, el colapso fue, fundamentalmente, originado por los errores en la construcción misma, que contribuyeron a acelerar de manera notable la cinemática del colapso", concluye la investigación realizada durante cinco meses por la FGJ.

El consorcio que participó en la construcción de la línea estaba compuesto por las empresas ICA, Alstom y Carso, esta última propiedad del empresario Carlos Slim.



Va dependencia por acuerdos reparatorios tras colapso de Línea 12

Busca FGJ reparación; evitará proceso largo

Determina que los errores se debieron a la construcción y no a inspecciones

AMALLELY MORALES Y VIRIDIANA MARTÍNEZ

La Fiscalía General de Justicia (FGJ) informó que va a centrar las investigaciones penales en la reparación de daños a las víctimas, más que en castigar a los culpables por el colapso de la Línea 12 del Metro, ocurrido el 3 de mayo y que provocó la muerte de 26 personas.

“Poner al centro a las víctimas significa centrar el pro-

ceso penal en la reparación de los daños causados, lo que buscamos es guiarnos por los principios de la justicia restaurativa”, afirmó la Fiscal Ernestina Godoy.

La FGJ no presentó los nombres de las personas físicas y morales contra quienes abrió carpetas por homicidio, lesiones y daños a la propiedad. Además, solicitará audiencias ante el Po-

der Judicial para presentar imputaciones.

“La Fiscalía solicitará audiencias por los delitos de homicidio, lesiones y daños a la propiedad en contra de personas físicas y morales, para dar inicio a su proceso penal.

“Esta institución ha respetado los derechos de las personas a una legítima defensa. Esta Fiscalía ha impulsado que el caso penal en contra de persona morales sea canalizado por la vía de un acuerdo reparatorio”, dijo Godoy.

La titular de la dependencia agregó que se busca evitar un proceso tardado.

“Estamos promoviendo este mecanismo antes de que se inicie un largo proceso penal, ante los jueces, que podría tardar años y generar altos costos emocionales y económicos a las víctimas del colapso”, añadió.

El vocero de la Fiscalía Ulises Lara, informó los resultados a los que llegó la institución sobre las causas de lo ocurrido, que coincidieron con los hallazgos de la

empresa DNV, sobre la falla en soldaduras y mala colocación de pernos.

“Hubo errores en todos los pernos. Hubo instalaciones insuficientes de pernos. El diseño inadecuado de la conexión inferior de los atizadores verticales en zonas de diafragmas originó agrietamientos, que corresponden al fenómeno llamado fatiga interior.

“La unión entre el patín superior y el alma de la zona central del clavo se desgarró debido a la mala soldadura”, aseguró Lara.

Añadió que todos los errores encontrados durante las investigaciones se atribuyeron a la construcción, por lo que, indicó, no se pudieron detectar después.

“Las fallas no pudieron haber sido detectadas por inspecciones, si bien la falla fue súbita y el diseño inadecuado, el colapso fue fundamentalmente originado por errores en su construcción”, indicó.

Godoy adelantó que la FGJ va a informar, en los próximos días, la evolución de las investigaciones para garantizar la reparación del daño.



#CAUSA DEL COLAPSO

'FALLOS DE CONSTRUCCIÓN'

LA FISCALÍA IMPULSA UN ACUERDO REPARATORIO CON LOS PROBABLES RESPONSABLES, PARA EVITAR UN PROCESO JUDICIAL QUE DURE VARIOS AÑOS

POR ALMAQUIO GARCÍA

La Fiscalía General de Justicia de la CDMX determinó que fueron errores de construcción los que originaron el colapso de un tramo de la Línea 12 del Metro, el 3 de mayo, que provocó la muerte de 26 personas y dejó 98 heridos.

Al dar las conclusiones del análisis realizado por peritos de la institución y otros expertos, Ulises Lara, vocero de la fiscalía capitalina, expresó que fue insuficiente e inadecuada la instalación de pernos de cortante, que unen la losa de concreto con las vigas metálicas.

"El error grave de construcción referente a la carencia, mala ubicación y deficiente soldadura de los pernos de cortante, por las mismas razones, no pudieron haber sido detectadas en inspecciones, dado que no son visibles por encontrarse dentro de la estructura".

Expresó que la falla se originó en la viga izquierda, debajo de la vía con dirección hacia Tláhuac,

arrastrando la derecha en dirección contraria.

La fiscal Ernestina Godoy informó que ya identificaron a los presuntos responsables, por lo que presentarán acusaciones penales en contra de personas físicas y morales relacionadas con el colapso.

Tras resaltar que la investigación fue independiente a la realizada por la empresa DNV, la abogada de la ciudad expuso que solicitarán

a un juez que cite a los probables responsables para iniciar el proceso penal por homicidio, lesiones y daño a la propiedad.

"La Fiscalía cuenta con los elementos para imputar a una serie de personas morales y físicas que

tuvieron bajo su cargo asegurar que las causas del colapso no se presentaran; así, la FGJ solicitará, en una hora, audiencias ante el Poder Judicial para presentar imputaciones penales por los delitos de homicidios, lesiones y daño a

19

• DISCIPLINAS PERICIALES, EN EL ANÁLISIS.

98

• PERSONAS RESULTARON LESIONADAS.

la propiedad en contra de personas físicas a partir de ello, el juez notificará y citará a los probables responsables, personas físicas y morales, para dar inicio a su proceso penal", comentó.

Godoy precisó que la institución a su cargo impulsa un acuerdo reparatorio para evitar un proceso judicial que dure varios años.

"Estamos promoviendo este mecanismo antes de que se inicie un largo y complicado proceso penal y con ello evitar altos costos emocionales y económicos a las víctimas del colapso", comentó.

NADIE PUDO VERLA

1

• La falla del tramo en la Línea Dorada fue súbita.

2

• No hubo perturbaciones previas al colapso.



Peritaje. Las soldaduras, falla clave en el desplome del tramo elevado en Tláhuac, informa la fiscalía de la capital, que perfila acusaciones, pero también "acuerdo reparatorio" con empresas GASPAR VELA, CIUDAD DE MÉXICO, PÁGS. 6Y7

Un desastre de diseño y construcción, la Línea 12

Desplome en la Línea Dorada

La L12, un desastre de diseño y construcción

Peritaje. Soldaduras, falla clave en colapso; fiscalía alista denuncias, pero también acuerdo reparatorio

GASPAR VELA
CIUDAD DE MÉXICO

El peritaje sobre la Línea 12 del Metro concluyó que el desplome del tramo elevado en Tláhuac se debió a errores en su diseño y construcción, por lo que la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México acusará de homicidio, lesiones y daño a la propiedad a ex funcionarios responsables y empresas involucradas.

No obstante, la dependencia que encabeza Ernestina Godoy perfila un acuerdo de reparación del daño para evitar un proceso largo y complicado. Las conclusiones confirman lo publicado por MILENIO el pasado 28 de mayo, en el sentido de que una falla en la soldadura de los pernos que unían la trabe es la razón fundamental del colapso.

El dictamen sobre el accidente del pasado 3 de mayo, que dejó 26 muertos y 98 lesionados, tam-

bién detectó fallas en el diseño de la línea, las cuales, aseguró el vocero de la fiscalía, Ulises Lara, son imposibles de identificar con los trabajos de mantenimiento, ya que son deficiencias dentro de la estructura que sostenía a la vía.

"Si bien la falla que se registró el 3 de mayo de 2021 fue súbita y el diseño presenta deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, el colapso fue fundamentalmente originado por los errores en su construcción, que contribuyeron a acelerar de manera notable la cinemática del colapso", subrayó.

La fiscal anunció el inicio de los procesos judiciales contra personas físicas, "tanto particulares como ex servidores públicos", y contra las empresas que participaron en la construcción, pero se guardó nombres de indiciados para respetar el debido proceso.

Advirtió que el Ministerio Público cuenta con los elementos suficientes para imputar a personas físicas y morales que tuvieron bajo su responsabilidad la edificación de la Línea Dorada.

"La fiscalía solicitará audiencias ante el Poder Judicial para presentar imputaciones penales por homicidios, lesiones y daño a la propiedad contra perso-

nas físicas. A partir de ello el juez notificará y citará a los probables responsables para dar inicio a su proceso penal", apuntó.

Finalmente Godoy expuso que la fiscalía centrará el proceso penal en la reparación de los daños causados: "Algunas de las personas morales que participaron en la Línea 12 han mostrado desde el primer momento su interés en participar en la mitigación y reparación de los efectos del colapso del pasado 3 de mayo.



Según el artículo 167 del Código de Procedimientos Penales, solo se aplica la medida cautelar de prisión preventiva a ciertos delitos, como homicidio doloso, genocidios, violación, traición a la patria y espionaje, además de terrorismo, sabotaje, corrupción o tráfico de menores, así como por delitos contra la salud.

Deficiencias

La investigación ministerial arrojó que en el tramo colapsado los pernos fueron mal colocados, mientras que las soldaduras de la unión entre el alma y los patines de las vigas principales registraron deficiencias, como lo publicó MILENIO.

“Los pernos de cortantes que unen la loza de concreto con las vigas metálicas fueron mal colocados. Se encontró que en los tramos donde se desprendieron las lozas de concreto de las vigas, la totalidad de los pernos fue instalada deficientemente, con patrones irregulares en la ubicación.

“Se constató la existencia de espesores de soldadura inferiores a los indicados en el proyecto. De igual manera se encontró evidencia de aplicación de cordones dobles de soldadura, práctica no

Estos errores no se identifican con los trabajos de mantenimiento: vocero

aceptada, y aplicación de soldaduras sin precalentamiento de la placa. Asimismo, se observaron múltiples zonas en donde la soldadura se desgarró por la falta de

una correcta fusión por el metal base”, aseguró el vocero.

Lara aclaró que estas deficiencias en construcción y diseño no pudieron ser detectadas en las

inspecciones a la Línea 12 realizadas posteriormente, ni resueltas con mantenimiento.

“El diseño inadecuado de la conexión inferior de los atiesadores verticales en zona de diafragmas originó la creación de agrietamientos que corresponden con el fenómeno de fatiga por distorsión, en la parte inferior del alma de la trabe izquierda al centro del claro y por debajo de la terminación del atiesador vertical.

“Ningún manual de inspección y mantenimiento podría incluir deficiencias que de origen están en el diseño. Por otro lado el error grave de construcción referente a la carencia, ma-

la ubicación y mala soldadura de los pernos de cortante no pudieron haber sido detectadas en inspecciones, tanto que no son visibles por encontrarse dentro de la estructura”, afirmó el vocero.

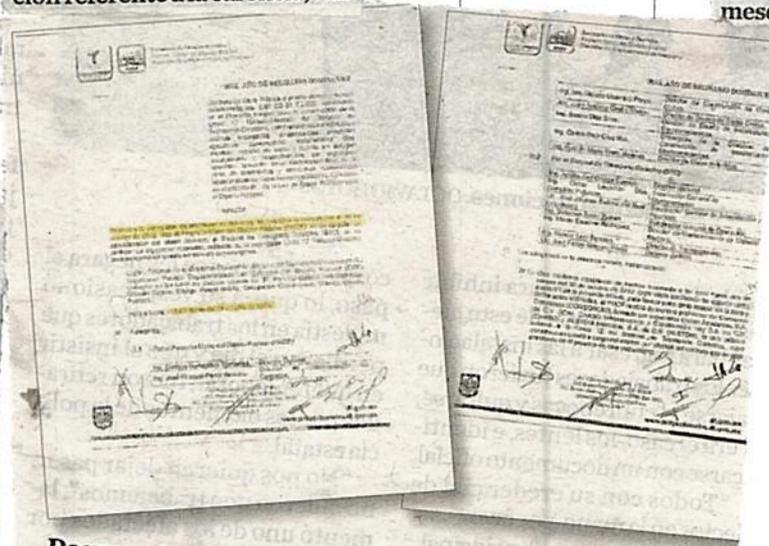
El pasado 4 de octubre MILENIO publicó que la empresa Carso Infraestructura y Construcción (CICSA) negó de manera categórica ser la responsable del colapso de un tramo de la Línea 12 del Metro y acusó que en el desastre influyó una mezcla de falta de mantenimiento, sobrecarga durante los trabajos de rehabilitación en 2015, hundimientos en la ciudad y sismos.

Y ADEMÁS



Baja “histórica” en homicidio doloso

La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, presumió una baja “histórica” de homicidio doloso en la Ciudad de México, pues disminuyó a 2.4 delitos en promedio diario de enero a septiembre de 2021 en comparación con los ocho que se cometían durante 2019. En la ceremonia de reconocimiento a policías se destacó una reducción en 16 delitos de 44.6 por ciento, en comparación con los mismos nueve meses de 2019.



Documentos de entrega-recepción de la Línea 12. ESPECIAL



Página:

6

Sección:

Fecha:

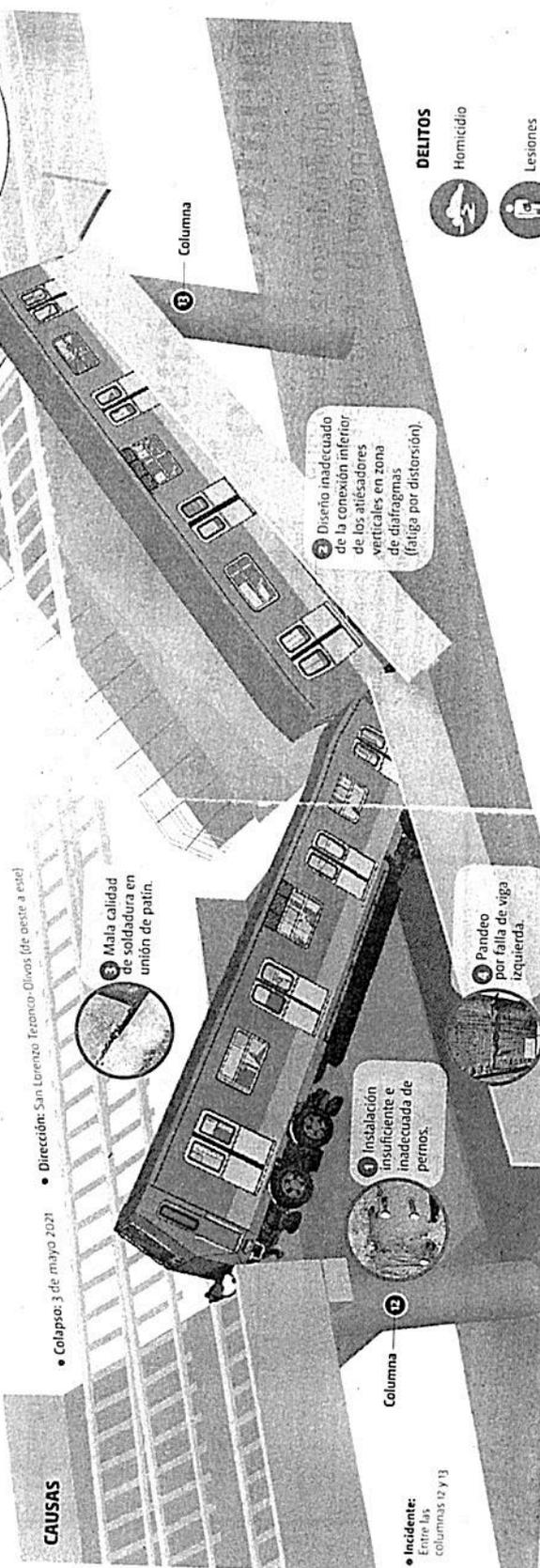
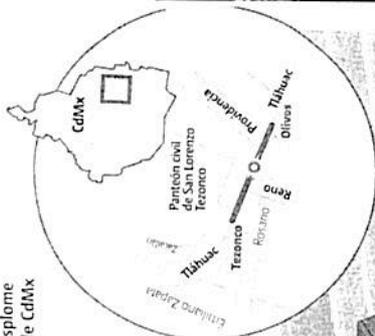
Informe de resultados

"Errores graves de diseño y construcción" ocasionaron el desplome del tamo elevado de la Línea 12 del Metro, informó la FGJ de CDMX

Fallecidos: 26



Lesionados: 98



CAUSAS

- Colapso: 3 de mayo 2021
- Dirección: San Lorenzo-Tenanco-Olivares (de oeste a este)

● Incidente: Entre las columnas 12 y 13

DELITOS

- Homicidio
- Lesiones
- Daños a la propiedad

RESPONSABLES DE OBRA

Empresas encargadas de las obras de la Línea 12

- Enrique Casadas Jarréz y General
- Ing. José Pascual Pérez Santoyo, Director de Contratos
- Ing. Arq. Moisés Guerrero Ponce, Director de Obras Civiles
- Arq. Juan Antonio Giral y Alazón, Director de Diseño de Obras Civiles
- Ing. Solero Díaz, Director de Instalaciones Electromecánicas
- Ing. C. Rajul Cruz, Director de Construcción de Instalaciones Electromecánicas
- Ing. Koofhi Endo Jiménez, Director de Obras Industriales

LA MIRA

Empresas involucradas en la construcción de la Línea 12 recto Metro

- ICA carso: Consorcio Constructor (ICA-Carso-Altom)
- UNAM: Instituto de Ingeniería de la UNAM
- CIQIM: Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM)
- CAF: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)
- Instituto Politécnico Nacional

FUENTE: Fiscalía General de Justicia de CDMX, Proyecto Metro - INFORMACIÓN, Lenina Ramos, Sonia García, Abraham Flores - INFOGRAFÍA, Moisés Bulz



COLAPSO DE LA L12

Acusará fiscal de homicidio a empresas y personas

Sin precisar nombres, la Fiscalía General de Justicia capitalina anunció que están identificadas las personas físicas y morales que, por sus acciones u omisiones, provocaron el desplome de la Línea 12 del Metro, el 3 de mayo, donde murieron 26 personas y cerca de 100 resultaron lesionadas. Ernestina Godoy

dijo que solicitará al Poder Judicial audiencias para presentar imputaciones por homicidio, lesiones y daños a la propiedad e iniciar el proceso penal. También habló de la posibilidad de buscar un acuerdo reparatorio entre las empresas y los familiares. **Pág. 24**



ERNESTINA GODOY
TITULAR DE LA FGJCDMX

“Lo que buscamos es guiarnos por los principios de la justicia restaurativa”

HOMICIDIO, LESIONES Y DAÑO A PROPIEDAD

Acusan a empresas y personas por Línea 12

MANUEL COSME

La Fiscalía de la Ciudad promoverá acuerdos reparatorios entre los imputados y víctimas de la tragedia

La Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJ-CDMX) tiene ya localizadas a las personas físicas y morales que, por sus acciones u omisiones, provocaron el desplome de una trabe de la Línea 12 del Metro. *24/10/21*

La titular de la FGJ, Ernestina Godoy, anunció que solicitará al Poder Judicial audiencias para presentar imputaciones

por los delitos de homicidio, lesiones y daños a la propiedad. A partir de ello, el juez notificará y citará a los probables responsables, personas físicas y morales, para dar inicio a su proceso penal.

Sin embargo, la funcionaria habló de la posibilidad de llegar a acuerdos reparatorios entre las personas morales imputadas y familiares de los fallecidos y lesionados.

Durante la presentación de la investigación que realizó la Fiscalía local sobre el desplome de una trabe de la Línea Dorada, la funcionaria afirmó: “Estamos promoviendo este mecanismo, antes de que se inicie un proceso complicado y un largo proceso penal ante los jueces, que podrían

tarar años y con ello generar altos costos emocionales y económicos a las víctimas del colapso”.

El 3 de mayo de este año se derrumbó el tramo de esa ruta del Sistema de Transporte Colectivo entre las estaciones San Lorenzo y Los Olivos, donde murieron 26 personas y cerca de 100 resultaron lesionadas.

Explicó que estos acuerdos, previstos en el Código Nacional de Procedimientos Penales e incorporado al sistema de justicia, tiene el objetivo de “privilegiar



los intereses de las víctimas en el proceso y encontrar soluciones que impliquen la reparación eficaz y oportuna de los daños causados, sin necesidad de desahogar un largo proceso judicial".

La fiscal sostuvo que la justicia alternativa ofrece mejores opciones para acelerar la reparación integral del daño a las víctimas, pero se necesita la aprobación del Ministerio Público en la etapa de investigación inicial y del juez de Control en la fase complementaria.

"Es un mecanismo que favorece que las víctimas directas e indirectas sean reconocidas, que se reparen las afectaciones sufridas y que se les brinda apoyos y servicios diversos para recuperar el proyecto de vida", insistió Godoy Ramos.

Explicó que poner al centro a las víctimas, significa centrar el proceso penal en la reparación de los daños causados, "lo que buscamos es guiarnos por los principios de la justicia restaurativa, donde las necesida-

5
MESES TUVO la Fiscalía local para entregar los resultados de su investigación

Según Ernestina Godoy, personas morales ya manifestaron su deseo de responder a la convocatoria para aportar recursos a un fondo que garantice la reparación del daño

des de las víctimas conducen las actuaciones de la autoridad, así el proceso debe ser lo menos revictimizante posible y la reparación del daño debe ser integral considerando todos los aspectos emocionales, patrimoniales, así como el derecho a la verdad".

Alegó que la sociedad está cansada de casos en los que una y otra vez se deja de lado las necesidades de las víctimas, que son sometidas a años de lucha contra un sistema de justicia rígido y que no prioriza

que cada una de las personas afectadas sean reparadas con miras a recuperar su proyecto de vida. "Estos principios, en este caso se materializarán en los acuerdos con las víctimas".

Informó que personas morales ya mostraron su deseo de responder a la convocatoria de la Fiscalía local y de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas (Ceavi), con el fin de aportar recursos a un fondo que garantice la reparación integral del daño para los familiares de los fallecidos y los lesionados en estos lamentables hechos; y que se espera la participación de otras personas morales.

El pasado 26 de julio, **El Sol de México** publicó que el Fondo de Ayuda, Asistencia y Reparación Integral de Ceavi se había quedado sin fondos debido a la compensación que ha hecho a las víctimas de la LI2.

De acuerdo con una solicitud de transparencia realizada por este diario, los cinco millones de pesos que se le inyectaron al fideicomiso público -cuya finalidad es servir como mecanismo financiero para el pago de las ayudas, la asistencia y la reparación integral a víctimas-, ya se habían gastado en su totalidad.

MALA CONSTRUCCIÓN

Ulises Lara López, vocero de la FGICDMX, fue el encargado de presentar el parte técnico de la investigación, el cual se debió por la casi inexistencia de pernos, soldadura de mala calidad y prácticas prohibidas en los reglamentos de construcción.

Este diario publicó el 7 de septiembre pasado los resultados del dictamen final del colapso de la Línea 12 que la empresa noruega DNV y el gobierno local dieron a conocer, donde se concluyó que el desplome fue resultado del pandeo de las vigas por la falta de pernos.

"Los resultados de los análisis indicaron que el colapso ocurrió como resultado del pandeo de las vigas norte y sur facilitada por la falta de pernos funcionales en una longitud significativa", destacó.



ARCHIVO MAOR



Constructora y gobierno ya trabajan en un plan para reforzar y rehabilitar la Línea 12



Pernos mal puestos y uniones mal soldadas, entre causas de la tragedia en L-12: Fiscalía CDMX



Presentan peritaje del colapso en la Línea 12; fallas en construcción, pernos mal puestos, la soldadura...

La Fiscalía confirmó que existen elementos para imputar a personas físicas y morales por homicidio, lesiones y daños

Informe

Adriana Rodríguez

metropoli@cronica.com.mx

12/10/21

Al presentar el informe del peritaje sobre el colapso en la Línea 12 del Metro el pasado 3 de mayo que dejó un saldo de 26 personas muertas, la Fiscalía de Justicia de la Ciudad de México dio a conocer que existen elementos para imputar a personas físicas y morales por homicidio, lesiones y daños en propiedad, además de que se encontraron errores de diseño y construcción.

“La Fiscalía General de Justicia solicitará audiencia, en unas horas, ante el Poder Judicial de la Federación para presentar imputaciones penales”, apuntó.

El vocero de la Fiscalía, Ulises Lara,

dijo que pese a que la falla fue súbita, se atribuye a errores en su construcción que contribuyeron al colapso.

“Si bien la falla que se registró el 3 de mayo de 2021 fue súbita y el diseño presenta deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, el colapso fue fundamentalmente originado por los errores en su construcción, misma que contribuyeron a acelerar de manera notable la cinemática del colapso”, fue el punto principal del informe.

Detalló que se encontraron errores en la construcción así como una mala soldadura, además de deficiencia en la colocación de pernos, diseño inadecuado de la conexión inferior, así como deficiencias de origen en el diseño. Además, expuso, no se realizó ningún manual de inspección y mantenimiento.

Añadió que una viga metálica que sostiene el cajón de vías entre las estaciones Olivos y Tezonco se venció por la mitad y colapsó sobre la avenida Tláhuac junto con un tren que circulaba en ese momento ocasionando el descarrilamiento y caída de dos vagones.

Godoy Ramos indicó que los resultados presentados pueden dividirse en dos grandes componentes que son el peritaje



realizado por la fiscalía para determinar las causas del colapso y el deslinde de responsabilidades de personas físicas y morales.

Para el dictamen sobre el colapso en la Línea 12 del Metro, se analizó el video obtenido por el C5 del momento de la caída, las pruebas físicas en el lugar, la caja negra del tren, así como documentos de la estructura.

“Los resultados de una investigación científica y ampliamente documentada, transparente y veraz”, recalcó la fiscal, que además aseguró que se buscará un acuerdo reparatorio.

El informe presentado este jueves es independiente al realizado por expertos de la empresa noruega DNV.

El diseño presenta deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, el colapso fue fundamentalmente originado por los errores en su construcción, señala el informe

“Justicia alternativa”

Fiscalía de CDMX va por acuerdo reparatorio con empresas constructoras

La Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México busca que el proceso penal contra empresas involucradas en la construcción del tramo de la Línea 12 del Metro que colapsó el 3 de mayo sea canalizado por la vía de un acuerdo reparatorio, bajo la premisa de que “la justicia alternativa puede ofrecer mejores opciones para acerar la reparación integral a las víctimas”.

La fiscal de Justicia, Ernestina Godoy Ramos, detalló que personas morales que participaron en la construcción de esa línea han mostrado interés en participar en la reparación del daño. “Algunas de las personas morales que participaron en la Línea 12 han mostrado, desde el primer momento, su interés en participar en la mitigación y reparación de los efectos del colapso del 3 de mayo, acorde con la nueva normatividad del reglamento de construcciones de la Ciudad de México”.



CONCLUYE LA FISCALÍA CAPITALINA

Colapso de la L-12, por fallas de diseño y construcción



ES APARTE.

Esta investigación es independiente de la que realizó la empresa noruega DNV, aunque las conclusiones a las que arriban son muy similares.

CONFERENCIA. Ernestina Godoy, fiscal general de la CDMX, ayer.

Esos detalles no podían detectarse por estar dentro de la estructura, reportan

DAVID SAÚL VELA 47
dvela@elfinanciero.com.mx

El colapso de la Línea 12 del Metro, el 3 de mayo, que dejó 26 personas fallecidas y 98 heridas, ocurrió en forma abrupta, en 1.9 segundos, y derivó de fallas de diseño y cons-

documental, fotográfica y videográfica, la cual se dará a víctimas e imputados una vez presentada al juez.

trucción de la obra, que no podían detectarse por estar dentro de la estructura, concluyó la investigación de la fiscalía capitalina.

Ernestina Godoy, titular de la dependencia, dijo que ya se tienen identificadas a las personas imputables de las causas del colapso, quienes serán señaladas por los delitos de homicidio, lesiones y daños provocados, por acción u omisión.

Sin dar nombres, anun-

ció que en las próximas horas esas personas serán imputadas ante un juez.

Godoy detalló que las personas morales que participaron en la construcción podrían librar todo tipo de acción legal (penal, administrativa o civil) si hacen la reparación integral a las víctimas. Consideró que de esta forma se evitaría un juicio que podría tardar años y significar altos costos emocionales y económicos a las víctimas.

Entre dichas empresas están Carso-CICSA, que tuvo a su cargo

el tramo caído y es propiedad de Carlos Slim; así como ICA y Alstom.

La construcción de la Línea 12 se hizo en el gobierno de Marcelo Ebrard, actual canciller, y estuvo a cargo de la paraestatal Proyecto Metro, que dirigió Enrique Horcasitas.

Ulises Lara, vocero de la fiscalía, recordó que el colapso ocurrió a las 22:14 horas. Dijo que en el tramo afectado se observaron errores de construcción y diseño, tales como la instalación insuficiente e inadecuada de pernos.

Así como fallas generales de soldadura (de mala calidad, insuficiente y mal aplicada) lo que originó un fenómeno denominado "fatiga por distorsión". Señaló que ningún manual de inspección y mantenimiento podrá incluir deficiencias que, de

origen, están en el diseño y más por encontrarse dentro de la estructura.

"Si bien la falla fue súbita y el diseño presenta deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, el colapso fue originado por los errores en su construcción misma que contribuyeron a

acelerar de manera notable la cinemática del colapso", insistió.

La fiscal Godoy dijo que la investigación fue exhaustiva, profunda, apegada a la ley y basada en evidencia, cuyas conclusiones están en más de 4 terabytes de información



Encuentra FGJCDMX fallas en diseño y construcción

Priorizarán acuerdo reparatorio con las constructoras de L12

● Alista fiscalía 42 acusaciones por homicidio, lesiones y daño a la propiedad

Jorge Monroy
jorge.monroy@eleconomista.mx

Al presentar las conclusiones de su propio peritaje sobre el colapso de un tramo de la Línea 12 del Metro, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJCDMX) informó que iniciará la judicialización contra personas físicas y morales que tuvieron responsabilidad en ese hecho, y a quienes acusará de los delitos de homicidio, daño en propiedad ajena y lesiones.

En conferencia de prensa, la titular de la FGJCDMX, Ernestina Godoy Ramos, y el jefe de asesores de esa fiscalía, Ulises Lara, presentaron las conclusiones de un peritaje independiente al que ya presentó el gobierno de la Ciudad de México sobre el mismo hecho.

“Este dictamen forma parte de un proceso penal. La fiscalía está obligada a observar el debido proceso, razón por la cual no es posible hacer público un contenido detallado del mismo”, dijo Godoy.

La fiscal aseguró que todas las



El desplome de un tramo de la Línea Dorada dejó como saldo 26 decesos y más de un centenar de heridos. FOTO: CUARTOSCURO

víctimas e imputados tendrán acceso completo a la carpeta de investigación en el momento que se presente ante el juez la carpeta de investigación y se inicie el proceso penal.

“Esta fiscalía cuenta con los elementos para imputar a una serie de personas morales y físicas que tuvieron bajo su cargo asegurar que las causas del colapso no se presentaran”, mencionó.

Godoy puntualizó que en el caso de las personas físicas, la fiscalía promoverá acuerdos reparatorios, con el propósito de evitar un proceso penal largo y que se garantice oportunamente un fondo de reparación integral de las víctimas. Destacó que en este caso,

algunas empresas ya han manifestado estar de acuerdo con dicho propósito.

Resultados de inspección

Ulises Lara indicó que las conclusiones del peritaje determinan errores de diseño y construcción en la Línea 12 del Metro.

“La falla se originó en la viga izquierda con dirección a Tláhuac, arrastrando posteriormente la viga derecha de dirección a Mixcoac, ocasionando el colapso total del tramo en cuestión. La falla fue súbita y ocurrió en 1.9 segundos. No se observaron perturbaciones previas en el puente ni se reportó ningún evento por parte del conductor del convoy”, expuso.



15 OCT 2021

Página:

42

Sección:

Fecha:

Añadió que “los pernos de cor-
tantes que unen la losa de concreto
con las vigas metálicas fueron mal
colocados. Se encontró que en los
tramos en los que se desprendieron
las losas de concreto de las vigas, la
totalidad de los pernos fue instala-
da deficientemente con patrones
irregulares en la ubicación”.

Indicó que también se encon-
traron en las soldaduras de la unión
de dicho tramo, “entre el alma y
patines de las vigas principales se
constató la existencia de espesores
de soldadura inferiores a los indica-
dos en el proyecto. De igual manera
se encontró evidencia de aplicación
de cordones dobles de soldadura,
práctica no aceptada, y aplicación
de soldadura sin precalentamiento
de la placa. Esto contribuyó a la fra-
gilización de dichas uniones. Asi-
mismo, se observaron múltiples
zonas en donde la soldadura se des-
garró por la falta de una correcta
fusión con el metal base. Se verifi-
có el uso de elementos de relleno en
algunas uniones soldadas, práctica
también prohibida por los regla-

mentos de construcción”.

Se encontró un “error en el dise-
ño de la no fijación de los atiesado-
res verticales en zona de diafragma
de los patines de las trabes princi-
pales; esta práctica está prohibida
en todos los reglamentos para di-
seño de puentes, pues ocasiona un
fenómeno denominado fatiga por
distorsión. Los agrietamientos en-
contrados en el tramo colapsado
son acordes con este fenómeno”.

Rechazan informe

Tras el informe, el abogado de víc-
timas de la Línea 12, Teófilo Bení-
tez Granados, manifestó que “lo
que está haciendo la FGJCDMX es
que ningún funcionario y exfun-
cionario del gobierno capitalino
tiene responsabilidad en la des-
gracia que dejó un saldo de muer-
tos y más de 90 heridos”.

Benítez Granados dijo que dará
especial seguimiento a la carpe-
ta de investigación para mantener
informados a los familiares de los
avances de las pesquisas.

BUSCAN AMPARARSE 1,952 MIGRANTES

El Instituto
Nacional de
Migración (INM)
informó que hay
1,952 migran-
tes, vinculados
a 44 juicios de
amparo, que
buscan evitar su
repatriación. To-
dos ellos se ubi-
can en Chiapas.
El INM aseguró
que los migran-
tes deberán
esperar un fallo
definitivo en
la entidad. “La
suspensión de
plano concedi-
da por Juzga-
dos de Distrito
radicados en
Chiapas, si bien
impide que sean
deportados (...)
ordena a éstos a
permanecer en
el lugar donde
se encuentre
a disposición
del órgano
jurisdiccional de
amparo”, refirió.
(Redacción)

La cons-
trucción de
la Línea 12
estuvo a car-
go de las em-
presas ICA,
Alstom y Gru-
po Carso;
esta última
del magnate
Carlos Slim
quien se ha
reunido con
autoridades
por el caso.



MANTENIMIENTO NO PODÍA DETECTAR ERRORES EN METRO

Concluye FGJ: falló construcción de L-12; imputará homicidio, lesiones, daños...

Por Frida Sánchez

RESUELVE Fiscalía que deficiencias de origen estaban dentro de estructura; además, diseño fue "inadecuado"; errores aceleraron colapso **pág. 15**

Algunas anomalías

- Colocación deficiente de los pernos que unían las vigas, grosor de soldaduras era menor al requerido.
- Diseño inadecuado de la conexión inferior de los atiesadores verticales en zona de diafragmas.
- Tras el desgarramiento de la soldadura entre patín y alma, ésta falló por pandeo originando la falla de la viga izquierda y el colapso en el tramo.

FISCAL Godoy dice que hay personas físicas y morales implicadas; con las segundas buscan resolver vía reparación del daño; nombres, hasta citarlos

--	--	--	--	--	--	--	--



Descarta que mantenimiento pudiera detectar anomalías

Colapsó¹⁵ la L12 por fallas de diseño y construcción, determina la Fiscalía

VA POR PERSONAS físicas y morales por homicidio y lesiones; con las segundas se busca acuerdo; halla pernos mal colocados y soldaduras deficientes



METRO LÍNEA 12
LA TRAGEDIA

• Por Frida Sánchez

elsa.sanchez@razon.com.mx

Tras determinar que el colapso de mayo en la Línea 12 del Metro se debió a fallas en la construcción y diseño en la obra, la Fiscalía capitalina anunció que presentará cargos penales por homicidio, lesiones y daños a la propiedad en contra de las personas físicas y morales involucradas, aunque determinó que, en el caso de las segundas, se buscará un acuerdo reparatorio para la víctimas.

Aun cuando no se dieron a conocer los nombres de los responsables, este jueves la fiscal Ernestina Godoy adelantó que "en las próximas horas" solicitará las audiencias ante el Poder Judicial para imputar los cargos contra las personas físicas aludidas.

Dijo que la Fiscalía ha impulsado que el caso penal de las personas morales sea canalizado por medio de un acuerdo reparatorio, con la finalidad de que se

"ofrezcan mejores opciones" y "acelerar" la reparación del daño a las víctimas, por lo que hay la posibilidad de que, de cubrir con estos daños, los responsables no vayan a la cárcel.

• el dato

Para realizar el peritaje, la Fiscalía General de Justicia capitalina contrató a cuatro personas con especialidades con las que no cuenta su plantilla de peritos.

La fiscal aseguró que se procurará que cada uno de los casos se conduzca con apego al debido proceso y garantizó que los acuerdos reparatorios establecidos en el Código Nacional de Procedimientos Penales "son un mecanismo incorporado a nuestro sistema de justicia, que busca privilegiar los intereses de las víctimas en el proceso y encontrar soluciones que impliquen la reparación eficaz y oportuna de los daños causados, sin necesidad de desahogar un largo proceso judicial".

Ulises Lara López, vocero de la Fiscalía General de Justicia capitalina, expuso que

el colapso del tramo de Los Olivos a Nopaleña, en la Línea Dorada, que dejó 26 personas sin vida y 98 lesionadas, ocurrió de manera súbita, en apenas 1.9 segundos y se determinó —de manera similar a cómo lo hizo la empresa noruega Det Norske Veritas (DNV)— que la falla se debió a errores en su construcción y diseño, y no en el mantenimiento del mismo.

Explicó que la institución realizó varias investigaciones para llegar a las conclusiones presentadas ayer, entre las que destacó el estudio de la falla de la estructura a partir de un video del C5, una inspección de la estructura que colapsó, y revisión de la caja negra de los vagones del tren.

Además, subrayó, se hizo la revisión de los principales documentos de la obra, como planos y estudios topográficos, y se revisó el diseño original y el proyecto

realizado, con lo cual se determinó que ningún manual de mantenimiento o de inspección podría haber detectado fallas de origen, ya que éstas estaban ubicadas en el interior de la estructura.



"No pudieron haber sido detectadas en inspecciones, debido a que ningún manual de inspección y mantenimiento podría incluir deficiencias que de origen están en el diseño", externó.

De acuerdo con las investigaciones periciales y científicas que realizó la Fiscalía, en los cinco meses desde que ocurrió el colapso, el origen del percance estuvo, en principio, por errores en la construcción, "que contribuyeron a acelerar de manera lamentable la cinemática del colapso".

Entre las deficiencias que se encontraron, se destacó la colocación deficiente de los pernos que unían las vigas de concreto del sitio afectado, así como en las soldaduras, en las que se detectó que fueron colocadas con un grosor menor del requerido.

Dijo que se usó relleno en algunas uniones, lo que está prohibido por el reglamento de construcción, y del "diseño inadecuado" en la zona de diafragmas.

Una semana después del colapso, la fiscal Ernestina Godoy se comprometió a que no se fabricarían culpables, ni tampoco "se realizarán exoneraciones a modo" durante las investigaciones de este hecho.

El pasado 7 de septiembre, la empresa noruega DNV presentó su dictamen técnico final sobre la tragedia ocurrida entre las estaciones Los Olivos y Tezonco, de manera independiente a las investigaciones que realizó la Fiscalía capitalina.

Tras un peritaje externo, la empresa reveló que, entre las causas del colapso, estuvo el pandeo de las vigas norte y sur por falta de pernos "funcionales".

"La estructura compuesta estaba operando como dos vigas paralelas independientes, una viga de concreto y una viga de acero, que experimentaron condiciones de carga para las que no estaban diseñadas", se determinó en ese dictamen.

Estableció que hubo "deficiencias en las propiedades mecánicas de las vigas y en el diseño del marco transversal, que no cumplió con los estándares de diseño".

Por su parte, el Gobierno de la Ciudad de México inició los trabajos de rehabilitación del tramo afectado. El 3 de octubre, el secretario de Obras y Servicios, Jesús Antonio Esteva Medina, informó que en estas semanas se daría inicio a la construcción de la estructura para reforzar el tramo afectado.

CONCLUSIONES DEL ORIGEN DE LA FALLA

Al igual que el peritaje externo, el de la Fiscalía encontró que hubo pernos mal colocados y soldaduras deficientes.

- **Instalación insuficiente de pernos.** Instalación insuficiente e inadecuada de pernos de cortante, lo que originó pérdida del trabajo como sección compuesta.
- **Fatiga por distorsión.** Diseño inadecuado de la conexión inferior de los atiesadores verticales en zona de diafragmas. Originó agrietamientos en la parte inferior de la trabe izquierda, y por debajo de la terminación del atiesador vertical.
- **Deficiencias en soldaduras.** Desgarro de la unión entre el patín inferior y el alma de la zona central del claro de la trabe izquierda, debido a la mala calidad de las soldaduras. Los efectos se amplificaron por la falta de conexión de las prelosas con las vigas principales, debido a la casi inexistencia de pernos de cortante.
- **Falta de redundancia en la estructura.** Tras el desgarramiento de la soldadura entre patín y alma, ésta falló por pandeo, originando la falla de la viga izquierda y, en consecuencia, debido a la falta de redundancia de la estructura, el colapso del claro en cuestión.
- **El error grave** de construcción referente a la carencia, mala ubicación y mala soldadura de los pernos del cortante por las mismas razones no pudieron haber sido detectadas en inspecciones tanto que no son visibles por encontrarse dentro de la estructura. El colapso fue principalmente originado por los errores en su construcción, mismos que contribuyeron a acelerar de manera notable la cinemática del colapso.



EL PERITAJE externo, del que dio cuenta este diario el 17 de junio, coincide en lo esencial con el que hizo la Fiscalía capitalina.

1.9

Segundos duró el momento del colapso en la estructura



FGJ ACUSARÁ DE HOMICIDIO Y LESIONES A INVOLUCRADOS

Tragedia en L12: mal diseño y construcción

La Fiscalía General de Justicia de la CDMX va contra empresas, personas físicas y exservidores públicos que participaron en la obra que colapsó en un tramo elevado, en mayo, y causó la muerte de 26 personas. En el caso de las compañías involucradas, se buscará un acuerdo reparatorio, informó la fiscal Ernestina Godoy. La autoridad señaló que ningún manual de mantenimiento podría haber corregido las fallas de origen detectadas y que no eran visibles

VAN CONTRA PERSONAS FÍSICAS, MORALES Y EXFUNCIONARIOS

No solo fueron los pernos, L12 fue mal diseñada: FGJ

Dictamen. La Fiscalía señaló que la Línea Dorada fue construida con deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo

DANIELA WACHAUF *6/10*

El colapso en un tramo elevado de la Línea 12 del Metro, que causó la muerte de 26 personas el 3 de mayo pasado, no solo se debió a pernos mal soldados e inexistentes, sino también a un deficiente diseño de origen que ningún manual de inspección o mantenimiento podría

haber corregido, señaló ayer la Fiscalía General de Justicia (FGJ) de la Ciudad de México.

En la cuestión de los pernos, la FGJ coincidió con el dictamen independiente efectuado por la empresa noruega DNV, contratada por el Gobierno capitalino para encontrar las causas del colapso; pero a esto le suma un señalamiento claro de que, desde el diseño, la Línea 12 fue mal construida.

En una conferencia de prensa encabezada por Ernestina Godoy, titular de la FGJ, se destacó que la investigación va contra personas físicas, morales y exservidores públicos.

En el caso de las personas físicas se procede-



rará penalmente, mientras que contra las morales (empresas) se buscará que reparen el daño causado a las víctimas y a la ciudad.

“Esta Fiscalía cuenta con los elementos para imputar a una serie de personas morales y físicas que tuvieron bajo su cargo asegurar que las causas del colapso no se presentaran; así la Fiscalía General de Justicia solicitará en unas horas audiencias ante el Poder Judicial para presentar imputaciones penales por los delitos de homicidio, lesiones y daño a la propiedad en contra de personas físicas”, señaló la fiscal.

“Por otro lado, esta Fiscalía ha impulsado que el caso penal en contra de personas morales sea canalizado por la vía de un acuerdo reparatorio, bajo la premisa de que la Justicia Alternativa puede ofrecer mejores opciones para acelerar la reparación integral de las víctimas”, dijo.

Abundó que el juez notificará y citará a los probables responsables, personas físicas y morales.

Por su parte, Ulises Lara López, coordinador de asesores y vocero de la FGJ, explicó que la viga metálica que sostenía el cajón de vías entre las estaciones Olivos y Tezonco se venció por la mitad y causó el derrumbe.

Comentó que si bien la falla que se registró

el 3 de mayo de 2021 fue súbita, el diseño presenta deficiencias que ponían en duda la estabilidad a largo plazo, por lo que el colapso fue originado por los errores en la construcción.

Destacó que la totalidad de los pernos fueron instalados deficientemente, con patrones irregulares en la ubicación, la falta de fusión de estos con las vigas y, de plano, la inexistencia de algunos pernos que, según el diseño, sí debieron de estar colocados.

El vocero resaltó que las fallas de origen no pudieron ser detectadas antes del colapso, pues se encontraban al interior de la estructura.

La tragedia dejó como saldo 26 muertos y 98 lesionados, en un desplome que ocurrió en un lapso de apenas 1.9 segundos por el desperfecto en colocación de pernos, soldaduras y falta de conexiones, entre otros factores.

La L12 fue construida e inaugurada por Marcelo Ebrard, actual secretario de Relaciones Exteriores, cuando era jefe de Gobierno local.

Fue construida por las empresas ICA, Alstom y Carso; incluso, el magnate Carlos Slim, de Carso, se comprometió a hacer las reparaciones de la Línea 12 tras el colapso, aunque sin aceptar alguna culpa por la tragedia.



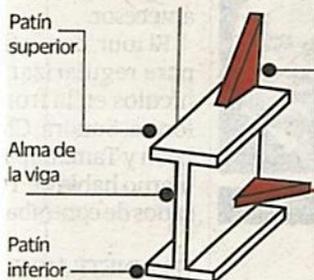
PERITAJE. Se determinó que la falla se originó en la viga izquierda, debajo de la vía con dirección hacia Tláhuac, arrastrando posteriormente la derecha, ocasionando el colapso total en 1.9 segundos.



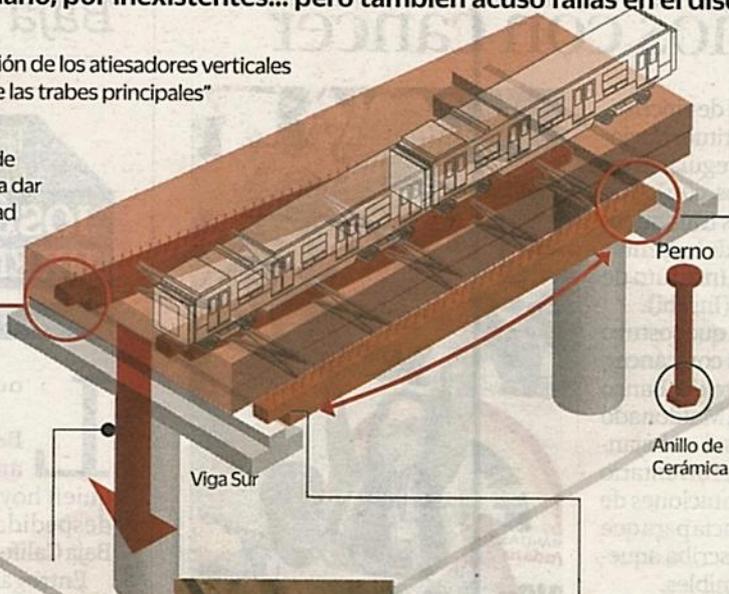
Una línea mal diseñada

La Fiscalía General de Justicia (FGJ) local coincidió con el dictamen de la empresa DNV en que fallaron los pernos de las vigas por malas soldaduras o, de plano, por inexistentes... pero también acusó fallas en el diseño de la obra.

La FGJ destacó un error en el diseño de la "no fijación de los atiesadores verticales en zonas de diafragmas de los patines inferiores de las trabes principales"



Un atiesador es una estructura de acero usada para dar mayor estabilidad a una viga



El colapso ocurrió como resultado del pandeo de las vigas Norte y Sur facilitada por la falta de pernos funcionales en una longitud significativa

Perno

Los factores que contribuyeron a la falta de funcionalidad en los pernos incluyen soldaduras deficientes, pernos faltantes y mal colocados

Anillo de Cerámica

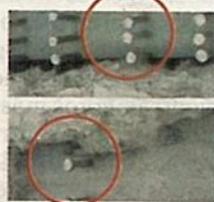
La Fiscalía señaló que la "no fijación de atiesadores" es una práctica prohibida por todos los reglamentos para diseño de puentes, pues ocasiona un fenómeno denominado fatiga por distorsión.

La fatiga por distorsión originó la falla de varios puentes hacia los años 80 del siglo pasado

La estructura compuesta operaba con dos vigas paralelas independientes, una viga de concreto y una de acero, que experimentaron cargas para las que no estaban diseñadas



Se identificaron daños por impacto que se rellenaron con concreto y que son consistentes con los causados con un martillo neumático en las superficies superiores de los patines



Fuente: DNV y FGJ



Aplazan el juicio por el caso Abril

VIRIDIANA MARTÍNEZ

Por un amparo a favor de los dos autores materiales del feminicidio de Abril Pérez Saigón, el juicio fue aplazado.

Rodolfo Daniel N gestio-
nó un proceso para que su
causa penal se sume a la del
resto de los imputados y en
el mismo está incluido Juan

Carlos N, de acuerdo con
fuentes extraoficiales de la
Fiscalía capitalina.

Ambos habrían sido en-
viados a asesinar a Abril Pé-
rez en noviembre de 2019.
A bordo de una moto le ha-
brían disparado mientras
circulaba en su vehículo
con sus hijos por la Alcal-
día Coyoacán.

Elementos de la Secre-
taría de Seguridad Ciudada-
na los detuvieron en marzo
de 2020, en la Colonia Mo-
relos y fueron de los prime-
ros en ser asegurados por
este caso.

El juez fue notificado so-
bre el amparo, por lo que el
juicio fue aplazado hasta que
sea resuelto.

Se prevé que se lleve a
cabo un único juicio para
las ocho personas que están
detenidas por estar posible-
mente relacionadas con el
feminicidio, como Juan Bal-
ta, quien habría mandado
asesinar a Abril por órdenes
del ex esposo.

Abril se separó de Juan
Carlos, ex CEO de Amazon

México, debido a la violencia
que ejercía en contra de ella
durante su matrimonio, en
2018 había intentado estran-
gularla y en 2019 la golpeó
con un bate, declaró.

La víctima denunció, pe-
ro los jueces dejaron en li-
bertad a su ex esposo, por lo
que actualmente se encuen-
tra prófugo.



El "Toxitour" ¿El regreso de Víctor Toledo?

IQ FINANCIERO

Claudia Villegas
@LaVillegas1

14/10/21



Un grupo de eurodiputados y analistas extranjeros recorrieron en 2019 una decena de comunidades del país para analizar la situación ambiental. La iniciativa conocida como "Toxitour", fue una iniciativa impulsada por organizaciones sociales mexicanas asociadas a la Asamblea Nacional de Afectadas/os Ambientales de México (ANAA) y por el Transnational Institute, pero también contó con el respaldo de la Semarnat, que a principios de esta administración estaba bajo la responsabilidad de Víctor Toledo. El Conacyt también apoyó esta iniciativa. En los últimos treinta años, según las conclusiones de un documento que da cuenta del "Toxitour", México se ha convertido en uno de los principales paraísos industriales a nivel planetario, es decir, uno de los laboratorios más avanzados para el libre comercio y la desregulación, denunciaron legisladores de Europa y Estados Unidos. Arguyendo la necesidad de atraer inversiones a toda costa para generar "desarrollo" y empleo, en el marco de acuerdos comerciales como el Tratado de Libre Comercio de América del norte (TLCAN) o el Acuerdo entre la Unión Europea y México (TLCUEM), se ha profundizado y sofisticado un proceso de desvío de poder, de acuerdo con eurodiputados como María Eugenia R. Palop del partido Podemos y Mikel Otero, diputado de EH Bildu, en el Parlamento Vasco. Así, dice el

documento difundido por el Centro Fray Julián Garcés, se ha impuesto un régimen en el cual la ley ha permitido la autorregulación ambiental, social y laboral por parte de las empresas. Gran parte del territorio mexicano, agregan, ha sido sometido a una dinámica de densos corredores industriales interconectados entre sí, donde han proliferado industrias de alto riesgo, actividades agroindustriales extensivas y operaciones extractivas. "Estas áreas coinciden con espacios urbanizados, sin que haya un seguimiento de los impactos sobre la salud de las poblaciones locales, convirtiéndose en lo que V. M. Toledo, ex -secretario de Medio Ambiente de México denominó "infiernos ambientales", asegura el informe Empresas transnacionales y libre comercio en México. Caravana sobre los impactos socioambientales (#ToxiTourMexico). Toledo dejó su cargo en el gobierno de la Cuarta Transformación luego de una grabación que reveló que el ex funcionario no estaba de acuerdo cómo se decidían las políticas públicas en materia ambiental. Ahora, los activistas que dan seguimiento a este esfuerzo piden a la Semarnat bajo la conducción de María Luisa Albores que se cumplan los compromisos firmados durante la gestión de Víctor Toledo.

TIEMPOS DIFÍCILES PARA ICA

La constructora ICA opera al amparo de un concurso mercantil. Por esa razón, resulta complicado conocer sus cifras operativas, sus márgenes, sus proyectos. Antes, por tratarse de una empresa pública conocíamos al detalle sus números. Los escenarios han cambiado en un momento clave porque la constructora participa en proyectos como Dos Bocas y el Tren Maya. Ahora, el reciente enfrentamiento de sindicatos por el contrato de los trabajadores en

la refinera Dos Bocas revela el momento complejo que enfrenta la constructora que desarrolla proyectos clave del gobierno de la Cuarta Transformación. Los administradores de ICA deben estar pasando momentos complejos para garantizar el pago a sus proveedores. La relación con los sindicatos tampoco debe ser sencilla porque en cada obra se acreditan supuestas centrales sindicales que exigen pagos por cada trabajador que emplea la compañía. En el proyecto del Tren Maya, la llamada Confederación Autónoma de Trabajadores y Empleados de México (CATEM) que encabeza Pedro Haces, ya tiene la titularidad del contrato de los trabajadores de ICA-Flour Daniel mientras en Dos Bocas, los líderes sindicales de la CTM rivalizan por el control de esta obra. Increíble que así se definan los derechos sindicales de este tipo de trabajadores esenciales para las obras de infraestructura. Esta situación se repite en cada obra en donde las constructoras tienen que enfrentar prácticas hasta de extorsión por los llamados "sindicatos", cuyos representantes piden aportaciones para no detener los trabajos.

INDEMNIZACIÓN EN PUERTA

Ya propósito de ICA y de CICSA, la empresa constructora del Grupo CARSO, ayer se dio a conocer algo que le adelantamos: los vicios de obra en la Línea 12. Finalmente, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México anunció que se iniciarán acciones penales en contra de las personas físicas que cometieron errores en la construcción del tramo de la Línea 12 colapsado el pasado 3 de mayo. Además, se buscará un acuerdo reparatorio para que las personas morales —es decir, las empresas constructoras— paguen una indemnización a las familias de las 26 víctimas que dejó la



tragedia en la Alcaldía Tláhuac. La titular de la FGJCDMX, Ernestina Godoy, aseguró que esa institución ha realizado una investigación exhaustiva, profunda, apegada a la ley y basada en evidencias. Esa fiscalía cuenta con los elementos para imputar a una serie de personas morales y físicas que tuvieron bajo su cargo asegurar que las causas del colapso no se presentaran.

BÉCALAS, EMPODERANDO A LAS MUJERES

Se trata de una iniciativa que busca impulsar que más mujeres sean líderes en áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Bécalos, programa de Fundación Televisa y la Asociación de Bancos de México (ABM), impulsa la cuarta edición de "BéCALAS, mujeres empoderando mujeres", que busca derribar barreras y estereotipos de género, e impulsar el liderazgo de mujeres. El programa Bécalos que siempre ha impulsado a las mujeres para que estudien en áreas de ciencia y tecnología y puedan desarrollarse en el campo profesional y laboral. Con este esfuerzo, se beneficiará a más de 1,899 universitarias inscritas en estas áreas, así como a niñas de secundaria y bachillerato, para el ciclo escolar 2021-2022.

CAEN 7% INGRESOS DE CITIGROUP

Los ingresos en términos de dólares del negocio de banca de consumo del gigante financiero estadounidense Citigroup exhibieron una caída de 7% en América Latina, tanto por menores volúmenes de préstamos, como de márgenes de depósito. Los ingresos en América Latina llegaron a 1,000 millones de dólares con un incremento de 1%. El negocio de banca de consumo de la firma en América Latina sólo fue superado por Norteamérica, y, de las tres regiones en la que está dividida, colocó por arriba de Asia.



Página:

54

Sección:

Fecha:

15 OCT 2021

Origen del desplome

Nerilicón

54

