

ACUERDO DE IMPROCEDENCIA

En la Ciudad de México, a treinta de noviembre del dos mil diecisiete. -----

Visto, para acordar el expediente **CI/STC/D/0056/2017**, iniciado con motivo de la recepción el siete de julio de dos mil diecisiete del oficio 61011/CT/0486/17, signado por el Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, en el que a solicitud de este Órgano de Control Interno, remitió copia del Informe Preliminar de Línea 3 de fecha tres de marzo de dos mil diecisiete, signado por el Ing. Reyes Mejía José Ventura, Jefe de Reguladores; del Manual de Regulación de los Trenes y del Manual de Métodos, Formas y Reportes. -----

ANTECEDENTES

1.- Mediante copia de conocimiento del oficio número **61011/CT/0282/2017** de fecha treinta de marzo de dos mil diecisiete, suscrito por el Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central del Sistema de Transporte Colectivo, dirigido al Lic. Miguel Ángel Ángeles Aguilar, Encargado de la Subgerencia de Relaciones Laborales en el Sistema de Transporte Colectivo, se hizo de conocimiento de esta Contraloría Interna, del procedimiento administrativo de investigación instaurado al **C. Martín Martínez Vega** con número de expediente 9938, en términos de los artículos 92 y 101 del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo y la Circular de fecha catorce de abril de dos mil diez emitida por la Dirección de Administración de Personal y la Gerencia Jurídica, lo anterior derivado de que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PCC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un Servicio Provisional en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, documentación que obra en copia a fojas 001 a 031 de actuaciones.----

2.- Por oficio **CG/CISTC/0658/2017** del siete de abril del dos mil diecisiete y el oficio reiterativo número **CG/CISTC/0708/2017** del veinte de abril del dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna solicitó al Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, un informe debidamente sustentado en relación a los hechos de conocimiento



descritos en el numeral que antecede, documentos que obran en original a fojas 032 a 033 de actuaciones. -----

3.- Mediante oficio número **61011/CT/0342/2017** de fecha veinte de abril de dos mil diecisiete, signado por el Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, dirigido al suscrito, se hizo de conocimiento que por oficio 61011/CT/0339/2017, dicha Coordinación le solicitó a la Gerencia Jurídica la certificación de la documentación que soporta el procedimiento administrativo de investigación instaurado al **C. Martínez Vega Martín**, documentos que obran en original y copia simple, respectivamente, a fojas 034 a 038 de actuaciones. -----

4.- Por oficio **CG/CISTC/1078/2017** del dos de junio del dos mil diecisiete, este Órgano de Control Interno, solicitó al Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, la Normatividad en donde se consignan las funciones, atribuciones y obligaciones de la categoría de Regulador de PCC de Transportación, señalando las disposiciones que presuntamente infringió el **C. Martínez Vega**, documento que obra en original a foja 039 de actuaciones.-----

5.- A través del oficio **CG/CISTC/1372/2017** del tres de julio del dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna solicitó al Gerente Jurídico del Sistema de Transporte Colectivo, la atención del oficio 61011/CT/0339/2017, mediante el cual el Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación le solicitó a la citada Gerencia Jurídica, la certificación de la documentación que soporta el procedimiento administrativo de investigación instaurado al **C. Martínez Vega Martín**, documento que obra en original a foja 040 de actuaciones.-----

6.- Por oficio **61011/CT/0486/17** del seis de julio de dos mil diecisiete, signado por el Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación, dirigido al suscrito Contralor Interno, se remitió copia simple de las documentales consistentes en: a) El Informe Preliminar de Línea 3 de fecha tres de marzo de dos mil diecisiete, signado por el Ing. Reyes Mejía José Ventura, Jefe de Reguladores; b) El Manual de Regulación de los Trenes y; c) El Manual de Métodos, Formas y Reportes, asimismo, hizo referencia a su oficio 61011/CT/0487/17 de fecha seis de julio de dos mil diecisiete, dirigido al Gerente Jurídico del Organismo, a través del cual le remitió diversa documentación vinculada con el presente asunto a efecto de que sea certificada la misma, documentos que obran en original y copia simple, respectivamente, a foja 041 a 161 de actuaciones.-----

7.- El siete de julio de dos mil diecisiete, esta Autoridad Administrativa emitió Acuerdo de Radicación, registrando el expediente bajo el número **CI/STC/D/0056/2017**, ordenando practicar las investigaciones y diligencias que fueran necesarias para constatar la veracidad



de los hechos denunciados y en su caso incoar el Procedimiento Administrativo Disciplinario correspondiente; proveído que obra a foja 162 de actuaciones. -----

8.- Mediante oficio número **61011/CT/0492/2017** de fecha once de julio de dos mil diecisiete, signado por el Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central, dirigido al suscrito Contralor Interno, remitió copia certificada de los documentos relacionados con el procedimiento administrativo de investigación instaurado al **C. Martín Martínez Vega**, documentos visibles en autos a fojas 167 a 467. -----

Toda vez que en el presente expediente no existen diligencias o pruebas pendientes por desahogar, es de dictarse el acuerdo que en derecho procede conforme a los siguientes: -----

CONSIDERANDOS

I.- Esta Contraloría Interna en el Sistema de Transporte Colectivo, dependiente de la Contraloría General de la Ciudad de México, es competente para conocer, investigar, iniciar, desahogar y resolver procedimientos disciplinarios sobre actos u omisiones de servidores públicos adscritos al Sistema de Transporte Colectivo, que pudieran afectar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben observar en su empleo, cargo o comisión, de los cuales tenga conocimiento por cualquier medio, para determinar, en su caso, las sanciones que correspondan en los términos de la Ley de la materia, con fundamento en los artículos 14, 16, 108 y 109 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º fracciones I y IV, 2, 3 fracción IV, 49, 60, 65, 68 y 92 segundo párrafo de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; así como 113 fracción X del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal y 59 fracción X del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo.-----

II.- En virtud de lo anteriormente señalado, corresponde a este Órgano de Control Interno establecer si se reúnen elementos suficientes para determinar; por una parte, que se hubieren cometido irregularidades administrativas por parte del servidor público **C. Martín Martínez Vega**, con categoría de Regulador de PCC de Transportación adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, y por la otra, de ser el caso, turnar el expediente a procedimiento administrativo disciplinario. -----

III.- En esa tesitura, y de conformidad con lo establecido en el artículo 45 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, será el Código Federal de Procedimientos Penales, la legislación supletoria aplicable en el caso de los procedimientos que se sigan para investigación e imposición de sanciones derivados de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, en atención al siguiente criterio de Jurisprudencia: -----



“RESPONSABILIDAD DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. EL CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES Y, EN SU CASO, EL CÓDIGO PENAL FEDERAL, SON APLICABLES SUPLETORIAMENTE A TODOS LOS PROCEDIMIENTOS QUE ESTABLECE LA LEY FEDERAL RELATIVA. De la interpretación literal de lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se advierte que los citados ordenamientos penales son aplicables supletoriamente "En todas las cuestiones relativas al procedimiento no previstas en esta ley, así como en la apreciación de las pruebas ...", por lo que dicha expresión debe entenderse en términos generales, esto es, al no referirse a un título o capítulo de aquélla en concreto, sino que al decir en "esta ley", se hace alusión a cualquier procedimiento que se establezca en este ordenamiento jurídico, como lo es el de responsabilidad administrativa, ya que si la ley no distingue, tampoco, en aras de la interpretación de la norma, puede hacerse diferenciación alguna, en donde no existe, en cuanto a su aplicación. Lo anterior se robustece si se toma en consideración que esta interpretación es congruente con la naturaleza jurídica sancionadora de la ley de la materia y con los principios generales que con ésta se relacionan, pues si las normas de derecho común que la rigen, son las relativas al orden penal, se justifica plenamente que ante la ausencia de un cuadro normativo general respecto de situaciones jurídicas que exigen su imperiosa regulación, como son las cuestiones relativas a alguno de los procedimientos que en la ley citada se establecen, así como en la apreciación de pruebas, por seguridad jurídica del gobernado, se apliquen de manera supletoria las disposiciones de los ordenamientos penales señalados.”

IV.- Del análisis a la denuncia de mérito, se advierte que su esencia radica en que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PCC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un Servicio Provisional en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, hechos de los que una vez concluida la investigación correspondiente, no se advierte responsabilidad administrativa del **C. Martín Martínez Vega**, con categoría de Regulador de PCC de Transportación adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

En ese tenor de ideas, los medios de prueba con que cuenta este Órgano de Control Interno, los cuales obran en los autos del expediente **CI/STC/D/0056/2017**, son los siguientes: -----



1.- El oficio **CG/CISTC/0658/2017** del siete de abril del dos mil diecisiete y el oficio reiterativo número **CG/CISTC/0708/2017** del veinte de abril del dos mil diecisiete, a través de los cuales esta Contraloría Interna solicitó al Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, un informe debidamente sustentado en relación a los hechos materia de la investigación, documentos que obran en original a fojas 032 a 033 de actuaciones. -----

2.- El oficio **CG/CISTC/1078/2017** del dos de junio del dos mil diecisiete, mediante el cual este Órgano de Control Interno, solicitó al Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, la normatividad en donde se consignan las funciones, atribuciones y obligaciones de la categoría de Regulador de PCC de Transportación, señalando las disposiciones que presuntamente infringió el **C. Martín Martínez Vega**, documento que obra en original a foja 039 de actuaciones.-----

3.- El oficio **CG/CISTC/1372/2017** del tres de julio del dos mil diecisiete, a través del cual esta Contraloría Interna solicitó al Gerente Jurídico del Sistema de Transporte Colectivo, la atención del oficio 61011/CT/0339/2017, en el que el Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación le solicitó a la citada Gerencia Jurídica, la certificación de la documentación que soporta el procedimiento administrativo de investigación instaurado al **C. Martín Martínez Vega**, documento que obra en original a foja 040 de actuaciones.-----

Documentos que tienen la calidad de públicos y valor probatorio pleno de acuerdo a lo establecido en los artículos 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por tratarse de documentos emitidos por servidor público en el ejercicio de sus funciones y con motivo de las mismas, cuyo alcance probatorio pleno acredita que esta Contraloría Interna dio inicio a las investigaciones correspondientes en el presente asunto al solicitar información y documentación en relación los hechos investigados, a la Coordinación Técnica de la Subgerencia de Control Central, así como a la Gerencia Jurídica, ambas del Sistema de Transporte Colectivo. -----

4.- Copia del oficio número **61011/CT/0282/2017** de fecha treinta de marzo de dos mil diecisiete, suscrito por el Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central del Sistema de Transporte Colectivo, dirigido al Lic. Miguel Ángel Ángeles Aguilar, Encargado de la Subgerencia de Relaciones Laborales en el Sistema de Transporte Colectivo, a través del cual se hizo del conocimiento del procedimiento administrativo de investigación instaurado al **C. Martín Martínez Vega** con número de expediente 9938, en términos de los artículos 92 y 101 del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo y la Circular de



fecha catorce de abril de dos mil diez emitida por la Dirección de Administración de Personal y la Gerencia Jurídica, ambas del Sistema de Transporte Colectivo, derivado de diversas conductas que desplegó el día tres de marzo de dos mil diecisiete, al encontrarse como responsable del Tablero de Control Óptico de Línea 3 en el Puesto Central de Control I, cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, las cuales presuntamente ocasionaron poner en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado un Servicio Provisional en la interestación La Raza - Tlatelolco, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de vulnerar los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, documentación que obra en copia certificada de foja 001 a 031 de actuaciones.-----

5.- El oficio **61011/CT/0486/17** del seis de julio de dos mil diecisiete, signado por el Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación, dirigido al suscrito Contralor Interno, mediante el cual se remitió copia simple de las documentales consistentes en: **a)** El Informe Preliminar de Línea 3 de fecha tres de marzo de dos mil diecisiete, signado por el Ing. Reyes Mejía José Ventura, Jefe de Reguladores; **b)** El Manual de Regulación de los Trenes y; **c)** El Manual de Métodos, Formas y Reportes, documentos que obran en original y copia simple, respectivamente, a fojas 041 a 161 de actuaciones.-----

Documentos que se valoran en términos de lo dispuesto por los artículos 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por tratarse de documentos emitidos por servidores públicos en el ejercicio de sus funciones y con motivo de las mismas, cuyo alcance probatorio solo permite establecer el indicio de una supuesta irregularidad administrativa, es decir, se da el caso que los señalamientos contenidos en los oficios en análisis, no constituyen elementos suficientes para iniciar un procedimiento administrativo disciplinario, por lo que las manifestaciones contenidas en ellos, únicamente puede otorgárseles el valor de indicio aislado de una presunta irregularidad administrativa, toda vez que no constituyen por sí solas elemento probatorio suficiente para determinar que en efecto se hubiera transgredido alguna de las hipótesis contempladas por el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos por parte del **C. Martín Martínez Vega**, con categoría de Regulador de PCC de Transportación en el Sistema de Transporte Colectivo, debido a que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PCC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un Servicio Provisional en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba



en la interestación La Raza-Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, ya que como más adelante se acreditará en este proveído, no existió en ningún momento riesgo del público usuario al desalojar en vía el tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza-Tlatelolco, ya que el **C. Martín Martínez Vega** previo al desalojo, cortó la corriente de las vías, además de que ordenó a diversos servidores públicos que apoyaran en dicha maniobra para auxiliar a los usuarios, lo anterior, aunado a que la implementación del “Servicio Provisional” se dio como consecuencia de la falla que se presentaba en ese tramo de la Línea 3, en específico en la zona de maniobras de La Raza, y dicha orden no estaba sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, ya que el único responsable de la misma lo era el **C. Martín Martínez Vega** en términos de lo que establece el Manual “Regulación de los Trenes”, en su página 119, punto 4.2, que dice **“4.2 ATRIBUCIONES GENERALES DE LOS DIRECTIVOS. EL REGULADOR DEL PCC. Es el encargado de tomar las medidas de intervención inmediatas, ya que es el único que dispone de los medios de información, de coordinación y de control durante los incidentes. Es el único autorizado para prescribir las medidas generales que se deben tomar durante el establecimiento de los Servicios Provisionales, incidentes en la alimentación, etc.”**, transcripción que exime de cualquier responsabilidad administrativa al **C. Martín Martínez Vega**, debido a que desempeñándose como Regulador del Tablero de Control Óptico de la Línea 3 en el Puesto Central de Control I, y derivado del incidente acontecido a las 18:06 horas del citado día tres de marzo de dos mil diecisiete, en donde se presentó la pérdida del control de las agujas de los aparatos de vía de la Zona de Maniobras de La Raza, así como toda la señalización de dicha zona al alto total, el **C. Martín Martínez Vega**, era el único autorizado para haber actuado como lo hizo, esto es, determinar el establecimiento de un “Servicio Provisional “ en la Estación Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, sin que su determinación tuviera que estar sujeta a autorización o modificación por su Jefe inmediato, como así se le reprochó en el procedimiento administrativo establecido en los artículos 92 y 101 del Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo. -----

6.- La declaración por escrito del **C. Martín Martínez Vega**, dirigida al Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central del Sistema de Transporte Colectivo, de fecha treinta de marzo de dos mil diecisiete, documento que obra en copia certificada a fojas 184 a 189 de autos, de cuyo contenido se advierte lo siguiente. -----

“...
A las 18:06 horas observé en el TCO las señales de maniobra en alto total y los aparatos de vía involucrados sin control en la zona de maniobras La raza, razón por la cual mande los DBO generales en ambas vías e hice partícipe de lo anterior, de manera verbal, al Jefe de Reguladores en turno Ventura Reyes. Acto seguido reporte el correspondiente registro de avería # 50 al Centro de Comunicaciones con el Regulador López Lucachín, y de común acuerdo verbalmente con el Jefe de



Reguladores en turno Ventura Reyes, que se encontraba a mi lado, como lo señala el “INSTRUCTIVO MÉTODOS, FORMAS Y REPORTE”, y observando la necesidad de movilizar los trenes con números económicos 26 y 27 estacionados en la vía 2 entre las estaciones La Raza y Tlatelolco, procedí a realizar las siguientes acciones: a las 18:12 horas mandé Servicio Provisional (SP2) de la Zona de Maniobras Tlatelolco, de conformidad con lo previsto en el “INSTRUCTIVO REGULACIÓN DE LOS TRENES” (7.2) “Si la perturbación alcanza, o por su origen alcanzara un valor de 15 minutos, el Regulador debe considerar el establecimiento de un Servicio Provisional” lo que implica que la norma citada permite al Regulador tomar la determinación de implementar un servicio provisional si el incidente de que se trate pudiera ocasionar un retardo igual o mayor a 15 minutos, lo que en el caso particular ocurría, de ahí que el suscrito y de común acuerdo con el Jefe de Reguladores presente en el acto tomamos la determinación señalada, lo que contradice lo señalado en el citatorio de referencia en el sentido de que tomé la decisión de mandar el Servicio Provisional sin notificar y sin solicitar autorización de mi Jefe Inmediato.

...

Al mandar el servicio provisional pretendí que el tren 27, que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, por Vía 2, pasara a Vía 1 a efecto de disminuir el tiempo de permanencia de los usuarios en la interestación y garantizar su seguridad lo mismo que permitir su desplazamiento a la estación más cercana, por lo que procedí a instruirle al conductor del tren número 15, estacionado en La Raza por Vía 1, a que avanzara en “Marcha de Seguridad” para recoger al conductor del tren 27 de la cabina delantera y trasladarlo hasta la cabina trasera del mismo tren. En esta operación actué de conformidad con las normas establecidas vigentes, toda vez que habiendo señales de alto espaciamento se debe ordenar el avance de los trenes en “Marcha de Seguridad”, lo que en modo alguno significa que haya actuado al margen de la normatividad aplicable.

En torno a la acusación de que franqueada la señal 24 en la zona de maniobras de Tlatelolco por el tren número 15, no realice el corte de corriente, es preciso señalar que habiéndose iniciado un procedimiento de “Marcha de Seguridad” en la zona, el Jefe de Reguladores que se encontraba presente era el principal responsable de vigilar las operaciones de los trenes involucrados, y toda vez que estando el suscrito precisando las instrucciones al Inspector Jefe de Estación que se encontraba en la estación La Raza, no pude percatarme del franqueamiento de la señal 24 que se encontraba al alto total, puesto que la instrucción que giré para el conductor del tren 15 fue en el sentido de franquear las señales en “Marcha de Seguridad”, solamente para trasladar al conductor del tren 27 hacia la cabina trasera. Evidentemente al ser informado por el conductor del tren 15 que había escuchado un fuerte golpe procedí de inmediato al corte de corriente, ...

Por lo que respecta a la acusación de que puse en riesgo a los Usuarios que



evacuaron el tren 15 en la interestación La Raza - Tlatelolco, que puse asimismo en riesgo la seguridad de mis compañeros y que pude causar daños a las instalaciones fijas y al material rodante, reitero que todo lo actuado se ajustó a los lineamientos y normatividades aplicables al caso, de común acuerdo y bajo la vigilancia de mi jefe Inmediato; independientemente de que se encontraban presentes también dos Jefes de Reguladores más y el Subgerente de Control Central, por lo que no podría hacerse una imputación en la que recayera la responsabilidad exclusivamente para el suscrito. Por lo que hace a la evacuación de usuarios, debo precisar que en ningún momento hable de la posibilidad o necesidad de proceder a la evacuación de usuarios, por lo que instruí a la Inspectora Jefa de Estación se trasladara al tren 15 para que apoyara en la maniobra de desalojo, previo acuerdo con el suscrito. Posteriormente a estos hechos, tuve conocimiento que los usuarios había procedió a evacuar los trenes por su cuenta, abriendo puertas y destrozando ventanas, lo que indica la procedencia de una instrucción de evacuación ordenada.”

Declaración que se valora en términos de lo dispuesto por los artículos 285, 286 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cuyo alcance probatorio de indicio por contener la declaración del **C. Martín Martínez Vega**, con categoría de Regulador de PCC de Transportación, permite demostrar que su actuar no se realizó en contravención a disposición normativa alguna, atento a que según su dicho, el día tres de marzo de dos mil diecisiete, al encontrarse en el Tablero de Control Óptico de la Línea 3 en el Puesto Central de Control I del Sistema de Transporte Colectivo, no recibió instrucción alguna de su jefe inmediato de que no estableciera el servicio provisional en la Estación Tlatelolco, derivado del incidente que acontecía en la interestación La Raza - Tlatelolco, al no tener el control de las agujas, además de que de su declaración también se advierte que sí instruyó el corte de corriente en vías, previo a ordenar el desalojo de los usuarios que se encontraban en el tren 15 en la referida interestación, lo cual incluso se encuentra corroborado con otros medios de prueba que más adelante se analizaran en este proveído, por lo que en dicho tenor no se acredita que haya desobedecido la instrucción de su Jefe inmediato, ni tampoco que haya puesto en riesgo la vida de los usuarios y de los servidores públicos que intervinieron en la maniobra de desalojo del referido tren 15, lo anterior aunado a que la normatividad a él reprochada, se trata de procedimientos internos de capacitación para los Reguladores del Puesto Central de Control, emitidos por el Instituto de Capacitación y Desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo, los cuales para el ámbito de competencia de esta Contraloría Interna, resultan insuficientes para tener por acreditada la conducta que se le imputó al **C. Martín Martínez Vega**, en el procedimiento laboral establecido en el Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo. -----

7.- El reporte de incidente de fecha seis de marzo de dos mil diecisiete, elaborado por el C. Juan Arturo Ballesteros Trejo, con categoría de Conductor, quien llevaba la conducción del



tren 15 (cuyos usuarios fueron evacuados), en la cual hizo constar los hechos ocurridos el día tres de marzo de dos mil diecisiete, documento que obra en copia certificada en actuaciones a fojas 218 a 220, de cuyo contenido se advierte lo siguiente: -----

“Estando detenido en la estación la raza vía 1, con el tren No. 15, con motrices 296, 295, el regulador en turno del P.C.C., me indica a través del equipo tetra que avance y pase por el compañero del próximo tren que se encuentra en vía contraria (Vía 2) porque va a realizar S.P. y que lo traslade de cabina delantera de dicho tren a su cabina trasera. Le informo al regulador que la señalización por vía 1 se encuentra en alto espaciamiento a lo que me indica que avance y franquee en marcha de seguridad.

...

Me encuentro con el otro tren de vía 2, le informo que va a realizar el S.P. inmediatamente el conductor Fernando Rodríguez Díaz, titular del tren y el I.J.E. Ricardo Juárez abordan mi cabina; vuelvo a avanzar, dejo al titular del tren antes mencionado en su cabina trasera. Avanzo nuevamente en marcha de seguridad ahora en compañía del compañero I.J.E Ricardo Juárez en mi cabina, avanzando y ya habiendo pasado la motriz de conducción el aparato de vías se escucha un golpe en las vías a la altura del remolque R3413 por lo cual detengo la marcha del tren aplicando F.V. y se efectúa el corte de corriente. (Quedando el R3413 a la altura del aparato de vía). Llegando en apoyo la I.J.E Claudia Gil Dveax, la cual me indica que evacuamos el tren en plena vía, se realiza la evacuación. ...”

Declaración que se valora en términos de lo dispuesto por los artículos 285, 286 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cuyo alcance probatorio de indicio por contener la declaración del C. Juan Arturo Ballesteros Trejo, con categoría de Conductor, permite demostrar que siendo el conductor del tren 15, realizó el recorrido ordenado por el Regulador **Martín Martínez Vega**, inherente a avanzar en marcha de seguridad para realizar las acciones conducentes y poder dar inicio al establecimiento del “Servicio Provisional” en la Estación Tlatelolco, debido a las condiciones que imperaban en la interestación La Raza - Tlatelolco, al no tener control de las agujas de los aparatos de vía, declaración de la que de igual manera se advierte que la conducción de su tren 15, se realizó en marcha de seguridad y que ayudó con la maniobra del desalójó de usuarios del tren que conducía, una vez que se franqueó la señal 24 al alto, con apoyo de la Inspectora Jefa de Estación Claudia Gil. -----

8.- El Reporte de Personal Transportación, sin número de folio, elaborado por el C. José Ventura Reyes Mejía, Jefe de Reguladores de Control Central, de fecha tres de marzo de dos mil diecisiete, documento que obra en copia certificada a foja 230 de actuaciones, de cuyo contenido se advierte lo siguiente: -----



“El día 03 de marzo de 2017, encontrándose como responsable del TCO de Línea 3 en el PCC 1, cubriendo el horario de descanso del regulador titular de dicho tablero, siendo las 18:06 horas se presenta la pérdida de control de las agujas de los aparatos de vía de la zona de maniobras de la raza así como toda la señalización de dicha zona al alto total, por tal razón usted determina a las 18:12 horas establecer el servicio provisional en Tlatelolco, sin notificar y sin autorización de su jefe inmediato, sin considerar que el tren 27 se encuentran con usuarios en la interestación Tlatelolco a la Raza vía 2, autorizando al conductor del tren 15 estacionado en la estación la raza vía 1, que avanzara con usuarios a pesar que de dicho conductor le había informado que tenía las señales al alto, indicándole que avanzara en marcha de seguridad, sin confirmar el estado real de la señalización, a las 18:18 horas el tren 15, franquea la señal 24 al alto total no realizando el corte de corriente, ocasionando que el tren continúe su marcha golpeando el aparato de vía 23 de la zona de maniobras de Tlatelolco, realizando dicho corte hasta que el conductor de tren 15 le informa a las 18:19 horas que había escuchado un fuerte golpe, a las 18:23 horas da la orden de evacuar el tren 15 estacionado en la interestación la raza-Tlatelolco vía 1, a plena vía, omitiendo nuevamente informar a su jefe inmediato.

Todo lo anterior sin acatar reiteradamente la instrucción que le dio su jefe inmediato de no establecer el servicio provisional, acción que puso en riesgo a los usuarios que evacuaron el tren 15 en la interestación La Raza-Tlatelolco a plena vía, a la seguridad de sus compañeros, causar daños a las instalaciones fijas al ser golpeado el aparato 23 de la zona de maniobras de Tlatelolco, así como poner en riesgo al material rodante que golpeo dicho aparato, afectando con todo esto el servicio que presta este organismo al público usuario.”

Declaración que se valora en términos de lo dispuesto por los artículos 285, 286 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cuyo alcance probatorio de indicio por contener la declaración del C. José Ventura Reyes Mejía, Jefe de Reguladores de Control Central, permite demostrar solo el indicio de una supuesta irregularidad administrativa, es decir, se da el caso que los señalamientos contenidos en la declaración en análisis, no constituyen elementos suficientes para iniciar un procedimiento administrativo disciplinario, por lo que las manifestaciones contenidas en dicha declaración únicamente puede otorgárseles el valor de indicio aislado de una presunta irregularidad administrativa, toda vez que no constituye por sí sola elemento probatorio suficiente para determinar que en efecto se hubiera transgredido alguna de las hipótesis contempladas por el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos por parte del **C. Martín Martínez Vega**, con categoría de Regulador de PCC de Transportación en el Sistema de Transporte Colectivo, debido a que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico)



de Línea 3 en el PCC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un Servicio Provisional en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza-Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, ya que como más adelante se acreditará en este proveído, no existió en ningún momento riesgo del público usuario al desalojar en vía el tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza-Tlatelolco, ya que el **C. Martín Martínez Vega** previo al desalojo, cortó la corriente de las vías, además de que ordenó a diversos servidores públicos que apoyaran en dicha maniobra para auxiliar a los usuarios, lo anterior, aunado a que la implementación del “Servicio Provisional” se dio como consecuencia de la falla que se presentaba en ese tramo de la Línea 3, en específico en la zona de maniobras de La Raza, y dicha orden no estaba sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, ya que el único responsable de la misma lo era el **C. Martín Martínez Vega** en términos de lo que establece el Manual “Regulación de los Trenes”, en su página 119, punto 4.2, que dice: “4.2 **ATRIBUCIONES GENERALES DE LOS DIRECTIVOS. EL REGULADOR DEL PCC. Es el encargado de tomar las medidas de intervención inmediatas, ya que es el único que dispone de los medios de información, de coordinación y de control durante los incidentes. Es el único autorizado para prescribir las medidas generales que se deben tomar durante el establecimiento de los Servicios Provisionales, incidentes en la alimentación, etc.**”, transcripción que exime de cualquier responsabilidad administrativa al **C. Martín Martínez Vega**, debido a que desempeñándose como Regulador del Tablero de Control Óptico de la Línea 3 en el Puesto Central de Control I, y derivado del incidente acontecido a las 18:06 horas del citado día tres de marzo de dos mil diecisiete, en donde se presentó la pérdida del control de las agujas de los aparatos de vía de la Zona de Maniobras de La Raza, así como toda la señalización de dicha zona al alto total, el **C. Martín Martínez Vega**, era el único autorizado para haber actuado como lo hizo, esto es, determinar el establecimiento de un “Servicio Provisional “ en la Estación Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, sin que su determinación tuviera que estar sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, como así se le reprochó en el procedimiento laboral establecido en los artículos 92 y 101 del Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo. -----

9.- El proyecto de dictamen del incidente ocurrido el día viernes 03 de marzo de 2017, a las 18:06 y 18:19 horas, respectivamente, donde se presentó la pérdida de control de los aparatos de vía 13/23, 24A/44 y 15/24B, de la zona de maniobras de la Raza, así como las señales que encuadran dichos aparatos se encontraban al alto total en el TCO del PCC y en línea, y posteriormente el conductor del tren 15 franquea al alto total la señal 24, no verifica la posición de las agujas golpeando el aparato de vía 23 de la zona de maniobras de Tlatelolco



de Línea 3, suscrito por el Ingeniero Alberto García Lucio, Gerente de Líneas 1, 3, 4 y 12 del Sistema de Transporte Colectivo, documento visible en copia certificada a fojas 257 a 259 de autos. -----

“ ...

Presuntas causas del incidente:

Las averías presentadas en las diferentes zonas de maniobra de la Raza, Tlatelolco e Hidalgo, así como la explotación del servicio provisional SP-2 de la zona de maniobras de Balderas a Universidad provocaron que se tomarán medidas alternas de operación, al tenerse que atender cuatro puntos de la Línea con incidente.

Especificaciones, normas, procedimientos y demás documentos técnicos que se deben tomar de referencia y los cuales fueron infringidos:

Documentos técnicos de señalización, circulación de trenes, conducción, servicios previsionales e instructivo para la atención de incidentes relevantes.

....

Recomendaciones:

- Instrumentar el procedimiento administrativo de mérito del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo.
- Se renueve el alumbrado en toda la Línea 3.”

Documento que se valora en términos de lo dispuesto por los artículos 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por tratarse de documento emitido por servidor público en el ejercicio de sus funciones y con motivo de las mismas, cuyo alcance probatorio permite acreditar que las recomendaciones efectuadas para atender el incidente ocurrido el día tres de marzo de dos mil diecisiete en la interestación La Raza - Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, fueron la instrumentación del procedimiento laboral establecido en el Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, situación que así se realizó, pues obra en autos a fojas 190 a 208, copia certificada del Acta Administrativa de fecha treinta de marzo de dos mil diecisiete, la cual se valora con fundamento en los artículos 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, documento que permite acreditar que el **C. Martín Martínez Vega**, fue sancionado con una suspensión de 45 días, por lo que en dicho tenor, se acredita que fueron acatadas las recomendaciones derivadas del incidente en mención, sin que pase desapercibido para esta Resolutora, que los Manuales (“Métodos, Formas y Reportes” y “Regulación de los Trenes”), que sustentaron la imposición de la sanción, se trata de normatividad interna de capacitación, pues esta fue emitida por el Instituto de Capacitación y Desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo, como un instrumento de capacitación para Reguladores del Puesto Central de Control, cuya exigibilidad no es susceptible de reprocharse al **C. Martín Martínez Vega**, a través de un



Procedimiento Administrativo Disciplinario por parte de esta Contraloría Interna. -----

10.- El reporte de incidente de fecha tres de marzo de dos mil diecisiete, elaborado por la C. Claudia Gil Deveaux, con categoría de Inspector Jefe de Estación, en la cual hizo constar los hechos ocurridos el día tres de marzo de dos mil diecisiete, documento que obra en copia certificada en actuaciones a foja 263, de cuyo contenido se advierte lo siguiente: -----

“A las 18:20 horas el regulador de C.C. López Lucachin me da la indicación vía telefónica que me comunique con el regulador del P.C.C. Martínez Vega. Al comunicarme con este último me indica que me dirija a la cabecera de andén 2 toda vez que se encontraba establecido el SP2.

Al llegar al PNP de vía 2 nuevamente me comunico con el regulador Martínez Vega a través del teléfono de la señal 12 y al contestarme me dice: “Claudia hay que desalojar el tren en plena vía por que golpearon aparatos, acciona el ruptor”, de inmediato acciona el ruptor y me dirijo a la cabina de tren 15(caminando por vías) el cual estaba detenido aproximadamente unos 5 metros antes de entrar a la estación, procediendo así a la evacuación el tren con la colaboración de la Inspectora Jefa de Estación Verónica Guadarrama Figueroa y del conductor titular Juan Arturo Ballesteros Trejo, finalizando la maniobra mencionada aproximadamente a las 19:50 horas retirándome hasta las 20:30 horas”.

Declaración que se valora en términos de lo dispuesto por los artículos 285, 286 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cuyo alcance probatorio de indicio por contener la declaración de la C. Claudia Gil Deveaux, con categoría de Inspector Jefe de Estación, permite demostrar que en el desalojo a través de las vías del público usuario del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, no se puso en riesgo la vida de éstos ni de los servidores públicos que colaboraron en dicha maniobra, atento a que se advierte que el **C. Martín Martínez Vega**, instruyó a la Inspectora Jefa de Estación C. Claudia Gil Deveaux, que se encontraba en la Estación Tlatelolco, a bajar el ruptor (cortar corriente) previo a realizar la maniobra de desalojo de usuarios del tren 15, quien lo realizó en conjunto con el conductor del Tren, el C. Juan Arturo Ballesteros Trejo, así como con la C. Verónica Guadarrama Figueroa, también Inspectora Jefa de Estación, lo que evidencia y robustece que no se acredita la imputación realizada en contra del **C. Martínez Vega**, inherente a que no realizó el corte de corriente en vías, previo al desalojo que ordenó de los usuarios del tren 15, y que había puesto en riesgo la vida de éstos y de los servidores públicos que intervinieron en la maniobra. -----

11.- La transcripción de Incidentes Relevantes ocurridos durante la operación de las 12 Líneas de la Red. De las 09:00 horas del día 03 de marzo de 2017 a las 09:00 horas del día 06 de marzo de 2017, elaborado por el Ingeniero José Ventura Reyes Mejía, Jefe de



Reguladores en la Subgerencia de Control Central, documento que obra en copia certificada a fojas 283 a 298 de actuaciones, de cuyo contenido se advierte lo siguiente:-----

“ ...
Se presenta la pérdida de control de agujas de los aparatos de vía 13/23 24A/44 y 15/24B de la zona de maniobras de la Raza, asimismo las señales que encuadran dichos aparatos se encuentran al alto total en el TCO PCC así como en Línea. 18:10 horas se envía personal de Transportación a fin de verificar la posición de las agujas de los aparatos de vía 13/23 24A/44 y 15/24B de la zona de maniobras de la Raza. 18:12 horas el regulador del PCC comanda el servicio provisional SP-2 de la zona de maniobras de Tlatelolco. 18:13 horas el regulador del PCC indica al conductor del tren 27 M-0227/0228 NM-79, que se encuentra con usuarios en el CDV-14 de la interestación La Raza - Tlatelolco vía 2, que va a efectuar cambio de vía 2 a vía 1. 18:14 horas el regulador del PCC indica al conductor de tren 15 M-0295/0296 NM-79, que se encuentra con usuarios en la estación la raza vía 1, avance y traslade al conductor del tren 27 a la cabina que se encuentra ante la señal 14, a fin de efectuar el cambio de vía 2 a vía 1. 18:15 horas informa el conductor del tren 15 en la estación la Raza vía 1, que es encuentran las señales al alto, solicitando autorización de franquearlas a fin de realizar la maniobra descrita en el evento anterior, autorizando el regulador del PCC avanzar en marcha de seguridad. 18:17 horas se reporta personal de Transportación en la estación la Raza, indicándole verificar la correcta posición de los aparatos de vía de dicha zona de maniobras y asegurarlos. 18:19 sin corriente zona C, la sección 4, 83 minutos 05 segundos y la sección 5, 8 minutos 21 segundos, por apertura del botón CZ, al informar el conductor del tren 15, que escucho un golpe a la altura del aparato de vía 23 de la zona de maniobras de Tlatelolco, observando el regulador del PCC la alarma de franqueamiento al alto total de la señal 24 de dicha zona de maniobras. 18:22 horas informa personal de Transportación que ya se aseguraron los aparatos de vía de la zona de maniobras de la Raza, continuando sin control en el TCO PCC por lo que se le indica a dicho personal coordinar el franqueamiento de las señales al alto total en la estación la Raza vía 2. 18:23 se reporta personal de transportación en la estación Tlatelolco, informando que el tren 15 se encuentra cerca del andén de vía 1, indicando el regulador del PCC, que evacuó dicho tren a plena vía, dirigiendo a los usuarios a dicha estación. 18:23 horas se envía a personal de Transportación a la estación Hidalgo a fin de establecer cambios de vía 2 a vía 1 en dicha zona de maniobras debido al evento citado a las 18:19 horas. 18:24 horas se le indica al conductor del tren 31 M-0412/0413 NM-83A, en la estación Hidalgo vía 2 evacuar su tren, a fin de realizar cambio de vía 2 a vía 1 en dicha zona de maniobras. 18:25 horas tren 24 M-0460/0461 NM-83A, avanza de la estación la Raza a la estación Potrero vía 2, franqueando las señales 12 y 14B al alto total. 18:27 horas el regulador del PCC autoriza al conductor de tren 26 M-0245/0246 NM-79 en la interestación La Raza -



Tlatelolco vía 2 el franqueamiento de la señal 10 al alto total, a fin de arribar a la estación la Raza. 18:27 horas se realiza la apertura del SIT Hidalgo y se energiza la sección 5 de la zona C, para realizar la maniobra descrita en el evento de las 18:24 horas. 18:33 se le informa a personal de material rodante de talleres Ticomán de evento citado a las 18:19 horas a fin de auxiliar en el incidente. 18:33 horas se reporta personal de instalaciones fijas en la estación la Raza vía 2 a fin de atender el evento citado a las 18:06 horas. 18:33 horas tren 31 citado en el evento de las 18:24 horas efectúa cambio de vías 2 a vía 1 en la zona de maniobras de Hidalgo. 18:35 horas se pierde el control de la agujas del aparato de vías 13/23B de la zona de maniobras de Hidalgo no logrando su recorrido a posición izquierdas. 18:43 horas se indica a personal de Transportación descienda a verificar el aparato de vía 13/23B de la zona de maniobra de Hidalgo debido al evento anterior.

...”

Documento que se valora en términos de lo dispuesto por los artículos 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por tratarse de documento emitido por servidor público en el ejercicio de sus funciones y con motivo de las mismas, cuyo alcance probatorio permite acreditar que el incidente ocurrido a las 18:02 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, tuvo su origen en un evento fortuito, pues la pérdida de control de agujas de los aparatos de vía 13/23 24A/44 y 15/24B en la zona de maniobras de la Raza de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, y de las señales al alto total, se hacían patentes tanto en el Tablero de Control Óptico de la Línea 3 del Puesto Central de Control I del Sistema de Transporte Colectivo, en donde se encontraba desempeñando su labor el Regulador **C. Martín Martínez Vega**, como también en la propia Línea 3, por lo que se advierte que dicho servidor público al haber ordenado el avance en modo de conducción de seguridad al conductor del tren 15 para recoger al conductor del tren 27 y realizar un cambio de vías, tenía la intención de iniciar las acciones tendientes al establecimiento de un “Servicio Provisional” derivado de dicha eventualidad, de donde se desprende que el **C. Martín Martínez Vega**, desconocía como se encontraban las agujas, pues en su Tablero no se tenía control de ellas, por lo que en ese sentido no resulta responsable de que el tren 15 golpeará y causará daños al aparato de vía 24, pues no fue hasta que el conductor del tren 15 le informó que escuchó un golpe fuerte en el tren cuando avanzaba, que aquél se percató del franqueamiento del aparato de vía 24, empero debe insistirse, no se aprecia que el actuar del **C. Martín Martínez Vega** haya sido negligente, sino que fue como consecuencia del problema que imperaba en dicho tramo de la Línea 3, el cual no permitía que se diera el servicio de trenes de una manera confiable al no tenerse control de las agujas en el tramo de maniobras de la estación La Raza desde el Tablero de Control Óptico donde se encontraba el servidor público involucrado, máxime que del Reporte en análisis se observa que a las 18:10 horas se envió personal de Transportación a fin de verificar la posición de las agujas de los aparatos de vía 13/23 24A/44 y 15/24B de la zona de maniobras de la Raza, sin que



se advirtiera hasta ese momento ninguna anomalía en dichos aparatos, pues incluso unos minutos después, esto es, a las 18:17 horas se reportó el personal de Transportación en la estación la Raza, al que se le indicó verificar la correcta posición de los aparatos de vía de dicha zona de maniobras y asegurarlos, eventos éstos que se dieron previo al franqueamiento del aparato de vía 24 ocurrido a las 18:19 horas por el tren 15, lo que permite concluir que el franqueamiento de dicho aparato fue por una causa fortuita, no siendo el **C. Martín Martínez Vega**, responsable de la falta de control que presentaban dichos aparatos en el Tablero de Control Óptico de la Línea 3, ubicado en el Puesto Central de Control I del Sistema de Transporte Colectivo, en donde se encontraba el citado servidor público desempeñando su labor como Regulador. -----

12.- El Parte Informativo de fecha quince de marzo de dos mil diecisiete, elaborado por el C. Gabriel Sánchez Alvarado Policía con número de placa 47308, dirigido al Primer Inspector Juan Manuel González Hernández, Encargado de la Jefatura del Sector “U” de la Dirección General de la Policía Bancaria e Industrial de la Secretaria de Seguridad Publica de la Ciudad de México, documento que obra en copia certificada en actuaciones a foja 310 vuelta, de cuyo contenido se advierte lo siguiente: -----

“Por este conducto me permito informarle a Usted en relación a lo ocurrido el día 3 de marzo del año en curso que aproximadamente al a 18:25 horas me encontraba con mi jefe de cuadrante el C. policía primero 31787 de Jesús Sánchez Leandro en el área de torniquetes en la estación Tlatelolco Línea 3 le solicita que revisara el convoy en el área de andén vía 1 y vía 2 acercándose en compañía del personal de torniquetes del sector F verificando que los dos convoy de diferente sentido se encontraban detenidos en la interestación, se informa vía radio al jefe inmediato estratégico 3 al llegar al lugar se encontraba personal del Sistema del metro (conductores) en vías checando cual era la falla, cabe mencionar que la corriente ya estaba cortada por personal del STC Metro mismo que nos piden el apoyo para desalojar a los usuarios de los trenes detenidos ya que muchos usuarios estaba descendiendo a vías lo cual apoyamos al desalojo de los mismos en los túneles, asimismo en andén. Informando los técnicos e ingenieros del STC metro informando que reanudarían el servicio a las 20:15 horas. Asimismo se le informo a PCM estratégico 3 y a SELENIO 21.”

Documento que se valora en términos de lo dispuesto por los artículos 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por tratarse de documento emitido por servidor público en el ejercicio de sus funciones y con motivo de las mismas, cuyo alcance probatorio permite acreditar y corroborar que en el desalojo a través de las vías del público usuario del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, no se puso en riesgo la vida de éstos ni de los servidores públicos que colaboraron en dicha maniobra,



atento a que se advierte que los Policías de la Bancaria Industrial que se encontraban en la estación Tlatelolco, se percataron que la corriente en vías ya se había cortado por personal del Sistema de Transporte Colectivo, y que incluso, apoyaron también en el desalojo de los usuarios, lo que evidencia y robustece que no se acredita la imputación realizada en contra del **C. Martínez Vega**, inherente a que no realizó el corte de corriente en vías, previo al desalojo que ordenó de los usuarios del tren 15, y que había puesto en riesgo la vida de éstos y de los servidores públicos que intervinieron en la maniobra. -----

13.- Los Manuales “Métodos, Formas y Reportes” y “Regulación de los Trenes”, elaborados por el Instituto de Capacitación y Desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo, documentos que obran copia certificada a fojas 352 a 383 y 384 a 467 de actuaciones, respectivamente. -----

Documentos que se valoran en términos de lo dispuesto por los artículos 285, 286 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por tratarse de documentos de capacitación en cursos que imparte el Instituto de Capacitación y Desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo, cuyo alcance probatorio de indicio permite advertir que el contenido de dichos Manuales, solo es una herramienta de capacitación para los Reguladores del Puesto Central de Control del Sistema de Transporte Colectivo, es decir, dichos documentos no tienen la característica o fuerza legal de una normatividad que obligue a los servidores públicos a regir su actuar conforme a cierta situación, y cuya omisión o incumplimiento pudiera generar una responsabilidad administrativa que motivara el inicio del Procedimiento Administrativo Disciplinario por parte de esta Resolutoria, sino, se insiste, se tratan de herramientas para capacitar a través de cursos a los Reguladores del Puesto Central de Control del Sistema de Transporte Colectivo, por tal razón, los mismos no constituyen ni dan fundamento para reprochar alguna conducta de dichos servidores públicos en el ámbito de competencia de esta Contraloría Interna. -----

Así pues, de la concatenación a las probanzas enunciadas, esta Resolutoria determina que en la especie no se advierte responsabilidad administrativa cometida por el **C. Martín Martínez Vega**, servidor público con categoría de Regulador de PCC de Transportación adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, derivado de los alcances de los hechos investigados consistentes en supuestas irregularidades administrativas derivadas de que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PPC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un Servicio Provisional en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza -



Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, pues como ha quedado acreditado, el **C. Martín Martínez Vega** desconocía como se encontraban las agujas en la zona de maniobras de La Raza, pues en su Tablero no se tenía control de ellas, por lo que en ese sentido no resulta responsable de que el tren 15 golpeará y causará daños al aparato de vía 24, pues no fue hasta que el conductor del tren 15 le informó que escuchó un golpe fuerte en el tren cuando avanzaba, que aquél se percató del franqueamiento del aparato de vía 24, empero debe insistirse, no se aprecia que el actuar del **C. Martín Martínez Vega** haya sido negligente, sino que fue como consecuencia del problema que imperaba en dicho tramo de la Línea 3, el cual no permitía que se diera el servicio de trenes de una manera confiable al no tenerse control de las agujas en el tramo de maniobras de la estación La Raza desde el Tablero de Control Óptico donde se encontraba el servidor público involucrado, además de que no existió en ningún momento riesgo del público usuario al desalojar en vía el tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza- Tlatelolco, ya que el **C. Martín Martínez Vega** previo al desalojo, cortó la corriente de las vías, además de que ordenó a diversos servidores públicos que apoyaran en dicha maniobra para auxiliar a los usuarios, lo anterior, aunado a que la implementación del “Servicio Provisional” se dio como consecuencia de la falla que se presentaba en ese tramo de la Línea 3, en específico en la zona de maniobras de La Raza, y dicha orden no estaba sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, ya que el único responsable de la misma lo era el **C. Martín Martínez Vega** en términos de lo que establece el Manual “Regulación de los Trenes”, en su página 119, punto 4.2, sin que de ello se desprenda alguna irregularidad administrativa atribuida al servidor público citado, adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

Con independencia de la determinación adoptada en el presente proveído, es de señalar que esta Contraloría Interna resulta de igual modo incompetente para conocer de la normatividad reprochada al **C. Martín Martínez Vega** en el Procedimiento laboral establecido en los artículos 92 y 101 del Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, de cuya instauración se le informó a esta Órgano de Control Interno a través de la copia del oficio número **61011/CT/0282/2017** de fecha treinta de marzo de dos mil diecisiete, suscrito por el Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central del Sistema de Transporte Colectivo, dirigido al Lic. Miguel Ángel Ángeles Aguilar, Encargado de la Subgerencia de Relaciones Laborales en el Sistema de Transporte Colectivo, documento que motivó el inicio de las investigaciones correspondientes. -----

Así pues, inicialmente es de señalar que al **C. Martín Martínez Vega**, se le imputó en el procedimiento laboral, que el día tres de marzo de dos mil diecisiete, al encontrarse como responsable del Tablero de Control Óptico de Línea 3 en el Puesto Central de Control I del Sistema de Transporte Colectivo, al ordenar el establecimiento de un “Servicio Provisional” en la estación Tlatelolco, no acató las instrucciones de su jefe inmediato y tampoco sometió



a su autorización el establecimiento del “Servicio Provisional, con lo cual infringió los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, que a la letra disponen: -----

“Artículo 48.- Los trabajadores del Sistema desempeñaran sus actividades de trabajo con la intensidad, cuidado y esmero apropiados, sujetándose a la dirección de sus jefes y a las leyes y Reglamentos respectivos.

Artículo 62.- Son obligaciones de los trabajadores del Sistema, las siguientes:

...

Fracción II.- Desempeñar las funciones propias de su nombramiento, con la intensidad y calidad apropiadas, sujetándose a la dirección de sus jefes y a los Reglamentos Interiores de Trabajo respectivos.”

Ahora bien, bajo la premisa de que el fondo del asunto que motivó el inicio del procedimiento laboral en contra del **C. Martín Martínez Vega**, es la transgresión a los dispositivos de referencia, al no haber acatado la instrucción de su Jefe inmediato de no establecer un “Servicio Provisional” el día tres de marzo de dos mil diecisiete en la estación Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, esta Contraloría Interna concluye que la problemática planteada es de índole laboral, al emanar de la transgresión al Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, por lo tanto, el asunto no es competencia de esta Resolutora. -----

En efecto, no existe ningún fundamento legal que otorgue facultades a esta Contraloría Interna para conocer e intervenir en las controversias suscitadas en materia laboral, supuesto que en la especie se actualiza, toda vez que lo reprochado al **C. Martín Martínez Vega**, se circunscribe a la vulneración de lo dispuesto en los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo. En esos términos, se trae a cuenta que el supracitado Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, tiene por objeto precisamente el de regular la relación jurídica laboral entre los trabajadores del Organismo y éste, como así se aprecia en dicho ordenamiento, específicamente en sus artículos 1 y 2, que a la letra disponen: -----

“Artículo 1.- El Reglamento de Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, es de observancia obligatoria para dicho Sistema, sus trabajadores de base sindicalizados y el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo, en su carácter de Titular del mismo, en los términos dispuestos en los Artículos: 1º y del 87 al 91 de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, la Ley Federal del Trabajo que se aplicará en forma supletoria, el Decreto de Creación del



Sistema, el de incorporación de los trabajadores a la Ley Reglamentaria del Apartado “B”, del Artículo 123 Constitucional y en las demás disposiciones legales y supletorias.

Artículo 2.- *La relación jurídica de trabajo entre el Sistema de Transporte Colectivo y sus trabajadores de base se regirá en su orden por:*

I. *El Apartado “B” del Artículo 123 Constitucional, la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado y la Ley del Instituto de Seguridad y de Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado.*

II. *Las disposiciones contenidas en este Reglamento y los preceptos reglamentarios que de él se deriven, así como los Reglamentos Interiores de Trabajo que se elaboren para diferentes unidades de trabajo de este Sistema de Transporte Colectivo.*

III. *La Ley Federal del Trabajo, el Código Federal de Procedimientos Civiles, las Leyes del orden común, la costumbre, el uso, los principios generales de derecho y la equidad, aplicados supletoriamente en su orden.”*

De la anterior transcripción, se advierte que el mencionado Reglamento regula la relación jurídica de trabajo entre el Sistema de Transporte Colectivo y sus trabajadores, esto es, dicho Reglamento establece la relación jurídica de trabajo entre el Sistema de Transporte Colectivo, actuando en su calidad de patrón y sus trabajadores, por lo que el incumplimiento al citado Reglamento o a las actuaciones realizadas con fundamento en éste, se está en presencia de una situación de carácter laboral, de la cual esta Contraloría Interna es incompetente para conocerla. -----

Ahora bien, bajo las anteriores consideraciones, es de señalar que si bien en el presente asunto pudiera presumirse alguna responsabilidad administrativa del **C. Martín Martínez Vega**, por no acatar la instrucción de su Jefe inmediato relativa a que no se estableciera un “Servicio Provisional” el día tres de marzo de dos mil diecisiete en la estación Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, atento a que dicha conducta se encuentra regulada en el artículo 47 fracción VII de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, misma que establece textualmente como obligación de los servidores públicos la de: *“Observar respeto y subordinación legítimas con respecto a sus superiores jerárquicos inmediatos o mediatos, cumpliendo las disposiciones que éstos dicten en el ejercicio de sus atribuciones;”* sin embargo, en la especie no se configura la transgresión de dicha hipótesis normativa por parte del **C. Martín Martínez Vega**, pues como ha quedado estudiado y definido en párrafos anteriores de este proveído, el citado servidor público con categoría de Regulador de PCC de Transportación, no estaba obligado a solicitar autorización de su Jefe inmediato o de acatar una instrucción diversa a la determinación que él había adoptado con respecto al establecimiento de un “Servicio Provisional”, como lo hizo el día tres de marzo de dos mil diecisiete en la Estación Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, lo anterior, en atención a que de la valoración realizada por esta



Resolutoria al Manual “Regulación de los Trenes”, se advierte que en su página 119, punto 4.2 se establece literalmente lo siguiente: **“4.2 ATRIBUCIONES GENERALES DE LOS DIRECTIVOS. EL REGULADOR DEL PCC. Es el encargado de tomar las medidas de intervención inmediatas, ya que es el único que dispone de los medios de información, de coordinación y de control durante los incidentes. Es el único autorizado para prescribir las medidas generales que se deben tomar durante el establecimiento de los Servicios Provisionales, incidentes en la alimentación, etc.”**, transcripción que exime de cualquier responsabilidad administrativa al **C. Martín Martínez Vega**, debido a que desempeñándose como Regulador del Tablero de Control Óptico de la Línea 3 en el Puesto Central de Control I, y derivado del incidente acontecido a las 18:06 horas del citado día tres de marzo de dos mil diecisiete, en donde se presentó la pérdida del control de las agujas de los aparatos de vía de la Zona de Maniobras de La Raza, así como toda la señalización de dicha zona al alto total, el **C. Martín Martínez Vega**, era el único autorizado para haber actuado como lo hizo, esto es, determinar el establecimiento de un “Servicio Provisional “ en la Estación Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, sin que su determinación tuviera que estar supeditada a autorización o modificación de su Jefe inmediato, como así se le reprochó en el procedimiento laboral establecido en los artículos 92 y 101 del Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo. -----

Bajo las referidas consideraciones, válidamente se puede concluir que no existen los elementos necesarios o indicio alguno en el presente asunto que haga suponer o presumir irregularidad administrativa por la omisión de los dogmas de conducta establecidos en el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, derivado de los hechos investigados consistentes en que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PPC I (Puesto Central de Control I), cubriendo un horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un Servicio Provisional en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, pues como ha quedado acreditado, no existió en ningún momento riesgo del público usuario al desalojar en vía el tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza- Tlatelolco, ya que el **C. Martín Martínez Vega** previo al desalojo, cortó la corriente de las vías, además de que ordenó a diversos servidores públicos que apoyaran en dicha maniobra para auxiliar a los usuarios, lo anterior, aunado a que la implementación del “Servicio Provisional” se dio como consecuencia de la falla que se presentaba en ese tramo de la Línea 3, en específico en la zona de maniobras de La Raza, y dicha orden no estaba sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, ya que el único responsable de la misma lo era el **C. Martín Martínez Vega** en



términos de lo que establece el Manual “Regulación de los Trenes”, en su página 119, punto 4.2, sin que de ello se desprenda alguna irregularidad administrativa atribuida al servidor público citado, adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

V.- Independientemente de lo anterior, de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 108 al 114 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el sistema de responsabilidades de los servidores públicos descansa en un principio de autonomía, conforme al cual para cada tipo de responsabilidad se instituyen órganos, procedimientos, supuestos y sanciones propias, de ahí que se establezca un órgano disciplinario capaz de sancionar las desviaciones al mandato contenido en el catálogo de conductas que la ley impone; asimismo, la determinación que tome dicho órgano de vigilancia, se hará con apoyo tanto en las probanzas tendientes a acreditar su responsabilidad, como en aquellas idóneas y conducentes que aporte el servidor público en su defensa, según se desprende de la lectura de los artículos 64 y 65 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, pudiendo concluir con objetividad sobre la inexistencia de responsabilidad o imponer la sanción administrativa correspondiente, esto es, el procedimiento relativo no se lleva a cabo con el objetivo indefectible de sancionar al servidor público, sino con el de determinar con exactitud y objetividad si cumplió o no con los deberes y obligaciones inherentes al cargo y si, por ende, la conducta desplegada por éste resulta compatible o no con el servicio que prestó, sirven de sustento a lo anterior los criterios del rubro y contenido siguientes: -----

“RESPONSABILIDADES DE SERVIDORES PUBLICOS. SUS MODALIDADES DE ACUERDO CON EL TITULO CUARTO CONSTITUCIONAL. De acuerdo con lo dispuesto por los artículos 108 al 114 de la Constitución Federal, el sistema de responsabilidades de los servidores públicos se conforma por cuatro vertientes: A).- La responsabilidad política para ciertas categorías de servidores públicos de alto rango, por la comisión de actos u omisiones que redunden en perjuicio de los intereses públicos fundamentales o de su buen despacho; B).- La responsabilidad penal para los servidores públicos que incurran en delito; C).- La responsabilidad administrativa para los que falten a la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia en la función pública, y D).- La responsabilidad civil para los servidores públicos que con su actuación ilícita causen daños patrimoniales. Por lo demás, el sistema descansa en un principio de autonomía, conforme al cual para cada tipo de responsabilidad se instituyen órganos, procedimientos, supuestos y sanciones propias, aunque algunas de éstas coincidan desde el punto de vista material, como ocurre tratándose de las sanciones económicas aplicables tanto a la responsabilidad política, a la administrativa o penal, así como la inhabilitación prevista para las dos primeras, de modo que un servidor público puede ser sujeto de varias responsabilidades y, por lo mismo, susceptible de ser sancionado en diferentes vías y con distintas sanciones.”



RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. OBJETIVO DEL PROCEDIMIENTO RELATIVO. *Los actos de investigación sobre la responsabilidad administrativa de los servidores públicos, son actos administrativos de control interno que tienen como objetivo lograr y preservar una prestación óptima del servicio público de que se trate, sin que estén desprovistos de imparcialidad, si se toma en cuenta que la función pública, que necesariamente se realiza por individuos, responde a intereses superiores de carácter público, lo cual origina que el Estado vigile que su desempeño corresponda a los intereses de la colectividad; de ahí que se establezca un órgano disciplinario capaz de sancionar las desviaciones al mandato contenido en el catálogo de conductas que la ley impone; asimismo, la determinación que tome dicho órgano de vigilancia y sanción, se hará con apoyo tanto en las probanzas tendientes a acreditar su responsabilidad, como en aquellas que aporte el servidor público en su defensa, según se desprende de la lectura de los artículos 64 y 65 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, pudiendo concluir con objetividad sobre la inexistencia de responsabilidad o imponer la sanción administrativa correspondiente, esto es, la investigación relativa no se lleva a cabo con el objetivo indefectible de sancionar al servidor público, sino con el de determinar con exactitud si cumplió o no con los deberes y obligaciones inherentes al cargo y si, por ende, la conducta desplegada por éste resulta compatible o no con el servicio que se presta.*

En congruencia con lo anterior, el artículo 113 del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, en su parte conducente establece: -----

“Artículo 113.- Corresponde a las Contralorías Internas en las Dependencias y Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, adscritas a la Contraloría General, en el ámbito de su competencia, las siguientes atribuciones:

X. Conocer, investigar, iniciar, desahogar y resolver procedimientos administrativos disciplinarios sobre actos u omisiones respecto de servidores públicos adscritos orgánica o funcionalmente, o bien que ejerzan o administren recursos en las dependencias y órganos desconcentrados, delegaciones, y entidades, de la Administración Pública del Distrito Federal, que correspondan a su competencia, que pudieran afectar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben observar en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, de los cuales tengan conocimiento por cualquier medio, o que se desprendan de la aplicación de recursos federales, para determinar, en su caso, las sanciones que correspondan en los términos de la Ley de la materia.

Así, de las constancias acumuladas en el expediente en que se actúa, se determina que no se reúnen los elementos mínimos necesarios para considerar que exista una probable responsabilidad administrativa por parte del **C. Martín Martínez Vega**, servidor público con categoría de Regulador de PCC de Transportación adscrito al Sistema de Transporte



Colectivo, por supuestas irregularidades administrativas derivadas de que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PCC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un “Servicio Provisional” en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, que determine una posible responsabilidad administrativa en el ejercicio de su empleo, cargo o comisión, ya que los alcances de la denuncia de mérito y del análisis a los autos del expediente que se resuelve, no se advierte irregularidad administrativa cometida por el citado servidor público, atento a que el **C. Martín Martínez Vega** desconocía como se encontraban las agujas en la zona de maniobras de La Raza, pues en su Tablero no se tenía control de ellas, por lo que en ese sentido no resulta responsable de que el tren 15 golpeará y causará daños al aparato de vía 24, pues no fue hasta que el conductor del tren 15 le informó que escuchó un golpe fuerte en el tren cuando avanzaba, que aquél se percató del franqueamiento del aparato de vía 24, empero debe insistirse, no se aprecia que el actuar del **C. Martín Martínez Vega** haya sido negligente, sino que fue como consecuencia del problema que imperaba en dicho tramo de la Línea 3, el cual no permitía que se diera el servicio de trenes de una manera confiable al no tenerse control de las agujas en el tramo de maniobras de la estación La Raza desde el Tablero de Control Óptico donde se encontraba el servidor público involucrado, además de que no existió en ningún momento riesgo del público usuario al desalojar en vía el tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza- Tlatelolco, pues el **C. Martín Martínez Vega** previo al desalojo, cortó la corriente de las vías, además de que ordenó a diversos servidores públicos que apoyaran en dicha maniobra para auxiliar a los usuarios, lo anterior, aunado a que la implementación del “Servicio Provisional” se dio como consecuencia de la falla que se presentaba en ese tramo de la Línea 3, en específico en la zona de maniobras de La Raza, y dicha orden no estaba sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, ya que el único responsable de la misma lo era el **C. Martín Martínez Vega** en términos de lo que establece el Manual “Regulación de los Trenes”, en su página 119, punto 4.2, por lo que bajo esas consideraciones, no se acredita la comisión de irregularidades administrativas ni la vulneración a los dogmas de conducta establecidos en el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, pues no obra prueba que así lo demuestre, sirviendo de apoyo a lo anterior, la Tesis: II.3º.j/56, visible a foja 55, del Tomo 70, octubre de 1993, de la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, emitida por el Tercer Tribunal Colegiado del Segundo Circuito, cuyo rubro y texto a la letra dicen:-----

“PRUEBA INSUFICIENTE CONCEPTO DE. La prueba insuficiente se presenta, cuando con el conjunto de los datos que obren en la causa, no se llega a la certeza



de las imputaciones hechas, por lo tanto, la sentencia condenatoria dictada con base en ella, es violatoria de garantías.”

Es decir, no basta con afirmar dogmáticamente la existencia de irregularidades administrativas para que se encuentren probados los hechos básicos de los cuales deriven las presunciones, toda vez que inicialmente deben encontrarse demostrados los hechos de los que se deriven las presunciones y que exista un enlace más o menos necesario entre la verdad conocida y la que se busca, acorde con los siguientes criterios, establecido el primero de ellos en la jurisprudencia I.3o.P. J/3, visible a foja 681, del Tomo III, Junio de 1996, de la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Novena Época, emitida por el Tercer Tribunal Colegiado en Materia Penal del Primer Circuito, que dice: -----

***“PRUEBA CIRCUNSTANCIAL. INTEGRACION DE LA.** Para la integración de la prueba circunstancial, es necesario que se encuentren probados los hechos básicos de los cuales deriven las presunciones, así como la armonía lógica, natural y concatenamiento legal que exista entre la verdad conocida y la que se busca, apreciando en su conjunto los elementos probatorios que aparezcan en el proceso, los cuales no deben considerarse aisladamente, sino que de su enlace natural habrá de establecerse una verdad resultante que inequívocamente lleve a la verdad buscada, siendo en consecuencia dicho enlace objetivo y no puramente subjetivo, es decir, debe ponerse de manifiesto para que sea digno de aceptarse por quien lo examina con recto criterio.”*

Consecuentemente, este Órgano de Control Interno considera que con los elementos de convicción que obran en autos, resulta material y legalmente imposible atribuir las presuntas irregularidades administrativas en análisis, al **C. Martín Martínez Vega**, servidor público adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, consistentes en que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PPC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un Servicio Provisional en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, pues como ha quedado acreditado el **C. Martín Martínez Vega** desconocía como se encontraban las agujas en la zona de maniobras de La Raza, pues en su Tablero no se tenía control de ellas, por lo que en ese sentido no resulta responsable de que el tren 15 golpeará y causará daños al aparato de vía 24, pues no fue hasta que el conductor del tren 15 le informó que escuchó un golpe fuerte en el tren cuando avanzaba, que aquél se percató del franqueamiento del aparato de vía 24, empero debe



insistirse, no se aprecia que el actuar del **C. Martín Martínez Vega** haya sido negligente, sino que fue como consecuencia del problema que imperaba en dicho tramo de la Línea 3, el cual no permitía que se diera el servicio de trenes de una manera confiable al no tenerse control de las agujas en el tramo de maniobras de la estación La Raza desde el Tablero de Control Óptico donde se encontraba el servidor público involucrado, además de que no existió en ningún momento riesgo del público usuario al desalojar en vía el tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza- Tlatelolco, ya que el **C. Martín Martínez Vega** previo al desalojo, cortó la corriente de las vías, además de que ordenó a diversos servidores públicos que apoyaran en dicha maniobra para auxiliar a los usuarios, lo anterior, aunado a que la implementación del "Servicio Provisional" se dio como consecuencia de la falla que se presentaba en ese tramo de la Línea 3, en específico en la zona de maniobras de La Raza, y dicha orden no estaba sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, ya que el único responsable de la misma lo era el **C. Martín Martínez Vega** en términos de lo que establece el Manual "Regulación de los Trenes", en su página 119, punto 4.2, sin que de ello se desprenda alguna irregularidad administrativa atribuida a servidores públicos adscritos al Sistema de Transporte Colectivo. -----

En ese contexto, es menester indicar que esta Contraloría Interna considera prudente resaltar la parte conducente del criterio sostenido por el Tercer Tribunal Colegiado del Sexto Circuito, en la Tesis VI.3o.18 P, visible en la Novena Época, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo III, Abril de 1996, página 440, que dice: -----

"PRUEBA CIRCUNSTANCIAL. NO PUEDE INTEGRARSE PARA CONSIDERAR DEMOSTRADA EN FORMA PLENA LA MATERIALIDAD DEL ILICITO, SI EXISTEN UNA SERIE DE INDICIOS QUE NO FAVORECEN AL ACUSADO, Y OTROS QUE LO BENEFICIAN. (CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES). El tratadista Carlos Hidalgo Riestra, en su obra Derecho Procesal Mexicano, Primera Edición 1986, Guadalajara, Jalisco, México, opina que: "la prueba circunstancial se funda en la demostración de los indicios que por su íntima relación, llevan al juzgador a la certeza de un hecho que desconoce; esto es, que mediante un proceso de orden intelectual, establece una relación entre lo que conoce (indicios) y lo que desconoce (la verdad histórica buscada en el proceso) y ello le basta para absolver o condenar y en su caso para aplicar las penas en la medida que señala la ley." De lo anterior se llega al conocimiento de que la prueba circunstancial es apta tanto para absolver como para condenar al acusado. Ahora bien, el artículo 286 del Código Federal de Procedimientos Penales estatuye: "Los tribunales, según la naturaleza de los hechos y el enlace lógico y natural más o menos necesario que existe entre la verdad conocida y la que se busca, apreciarán en conciencia el valor de los indicios hasta poder considerarlos como prueba plena." Esto significa que para que la prueba circunstancial pueda tener pleno valor acreditativo, deben existir



una serie de indicios que de manera lógica permitan inferir la comisión del evento delictivo. *Sentado lo anterior, es conveniente formular la siguiente reflexión: Hay casos en los que si bien existen ciertos indicios que pudieran presumir la comisión de un delito, en contrapartida, existen otros que pudieran determinar que el ilícito no se perpetró. Esta situación puede provocar una duda razonable sobre la realización del hecho delictivo. Ahora bien, si existen tanto una serie de indicios que no favorecen al acusado, como otros que le benefician, y unos y otros tienen más o menos el mismo valor convictivo, resulta evidente que no puede integrarse la prueba circunstancial para considerar demostrada en forma plena la materialidad del ilícito. Lo anterior es axiomático: si hay duda sobre la comisión de un ilícito es obvio que no puede estimarse plenamente probado el tipo delictivo.”*

Es de señalar que para estar en posibilidad de dar inicio al procedimiento administrativo de responsabilidades, por una parte, es necesario que se encuentren plenamente probadas las irregularidades administrativas y, por otro, que exista un enlace más o menos necesario entre la verdad conocida y la que se busca establecer; lo que no acontece en la especie, pues pensar lo contrario traería como consecuencia la violación a las garantías consagradas en los artículos 14 y 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues todo gobernado goza de las garantías individuales de audiencia y seguridad jurídica, refiriéndose la primera de ellas, a que todo particular tiene derecho a ser oído antes de la realización de un acto de privación, simultáneamente tiene el derecho de defenderse, respecto de la segunda, todo acto de molestia debe provenir de un mandamiento escrito de autoridad competente que funde y motive la causa legal del procedimiento, es decir, contar con el precepto jurídico que sirva de apoyo y expresar todos los razonamientos que permitieron arribar a la conclusión señalada.-----

Consecuentemente, con el fin de garantizar la seguridad jurídica de los particulares existe un principio general de derecho, que establece lo siguiente: *“La autoridad solamente podrá realizar aquello para lo que la ley expresamente la faculte”*. -----

Ello quiere decir que, las facultades regladas existen cuando la norma jurídica señala las consideraciones para su aplicación, las cuales obligan a la autoridad administrativa a cumplir con lo que la ley exclusivamente le permite. -----

Resulta, por lo tanto, de explorado derecho que las autoridades administrativas sólo pueden actuar en el marco de las facultades que las normas jurídicas les confieran. Es decir, cualquier ejercicio de facultades no conferidas a la autoridad, implicaría un exceso en su actuación. Además, las facultades de las autoridades no pueden extenderse por analogía, por igualdad, ni por mayoría de razón a otros casos distintos de los expresamente previstos en los ordenamientos legales. -----



Sirve de apoyo a los anteriores razonamientos de esta Contraloría Interna, la Jurisprudencia 100 visible a foja 65, del Tomo VI, Parte SCJN, Apéndice de 1995, Quinta Época, que dice: -

“AUTORIDADES. Las autoridades sólo pueden hacer lo que la ley les permite.”

En tal virtud y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 57, 65 y 68 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, esta Contraloría Interna, considera improcedente la denuncia relativa a que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PPC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un “Servicio Provisional” en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo. -----

VI.- Una vez hecho el análisis acucioso de las constancias que integran el expediente en que se actúa, con respecto a la posible responsabilidad administrativa en que pudiera haber incurrido el **C. Martín Martínez Vega**, servidor público con categoría de Regulador de PCC de Transportación, adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, por los hechos consistentes en que a las 18:12 horas del día tres de marzo de dos mil diecisiete, el **C. Martín Martínez Vega** al encontrarse como responsable del TCO (Tablero de Control Óptico) de Línea 3 en el PPC I (Puesto Central de Control I), cubriendo el horario de descanso del Regulador titular de dicho tablero, ordenó el establecimiento de un “Servicio Provisional” en la Estación Tlatelolco de la citada Línea 3, sin atender el tiempo que al efecto establece el Manual de Regulación de los Trenes, además de que presuntamente puso en riesgo la seguridad del público usuario, al haber ordenado el desalojo del tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza - Tlatelolco, vulnerando los artículos 48 y 62 fracción II del Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, pues como ha quedado acreditado, el **C. Martín Martínez Vega** desconocía como se encontraban las agujas en la zona de maniobras de La Raza, pues en su Tablero no se tenía control de ellas, por lo que en ese sentido no resulta responsable de que el tren 15 golpeará y causará daños al aparato de vía 24, pues no fue hasta que el conductor del tren 15 le informó que escuchó un golpe fuerte en el tren cuando avanzaba, que aquél se percató del franqueamiento del aparato de vía 24, empero debe insistirse, no se aprecia que el actuar del **C. Martín Martínez Vega** haya sido negligente, sino que fue como consecuencia del problema que imperaba en dicho tramo de la Línea 3, el cual no permitía que se diera el servicio de trenes de una manera confiable al no tenerse control de las agujas en el tramo de maniobras de la estación La Raza desde el Tablero de Control Óptico donde se encontraba



el servidor público involucrado, además de que no existió en ningún momento riesgo del público usuario al desalojar en vía el tren 15 que se encontraba en la interestación La Raza-Tlatelolco, ya que el **C. Martín Martínez Vega** previo al desalojo, cortó la corriente de las vías, además de que ordenó a diversos servidores públicos que apoyaran en dicha maniobra para auxiliar a los usuarios, lo anterior, aunado a que la implementación del “Servicio Provisional” se dio como consecuencia de la falla que se presentaba en ese tramo de la Línea 3, en específico en la zona de maniobras de La Raza, y dicha orden no estaba sujeta a autorización o modificación de su Jefe inmediato, ya que el único responsable de la misma lo era el **C. Martín Martínez Vega** en términos de lo que establece el Manual “Regulación de los Trenes”, en su página 119, punto 4.2, que dice: **“4.2 ATRIBUCIONES GENERALES DE LOS DIRECTIVOS. EL REGULADOR DEL PCC. Es el encargado de tomar las medidas de intervención inmediatas, ya que es el único que dispone de los medios de información, de coordinación y de control durante los incidentes. Es el único autorizado para prescribir las medidas generales que se deben tomar durante el establecimiento de los Servicios Provisionales, incidentes en la alimentación, etc.”**, transcripción que exime de cualquier responsabilidad administrativa al **C. Martín Martínez Vega**, debido a que desempeñándose como Regulador del Tablero de Control Óptico de la Línea 3 en el Puesto Central de Control 1, y derivado del incidente acontecido a las 18:06 horas del citado día tres de marzo de dos mil diecisiete, en donde se presentó la pérdida del control de las agujas de los aparatos de vía de la Zona de Maniobras de La Raza, así como toda la señalización de dicha zona al alto total, el **C. Martín Martínez Vega**, era el único autorizado para haber actuado como lo hizo, esto es, determinar el establecimiento de un “Servicio Provisional “ en la Estación Tlatelolco de Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo, sin que su determinación tuviera que estar sujeta a autorización o modificación por su Jefe inmediato, hechos que han quedado precisados en los párrafos inmediatos anteriores de este proveído, debidamente valorados en los términos de los artículos 206, 269, 280, 281, 285, 286 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria en términos de lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, esta autoridad administrativa estima que no existen elementos de prueba aptos, idóneos, bastantes ni concluyentes para presumir responsabilidad administrativa, por lo que con fundamento en los artículos 108 y 109 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º fracción III, 2, 3 fracción IV, 46, 47, 49, 50, 57, 60, 65 y 92 párrafo segundo de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; 74 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 113 fracción X del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal y 59 Fracción X del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, es de acordarse y se: -----

ACUERDA

PRIMERO.- Esta Contraloría Interna en el Sistema de Transporte Colectivo, dependiente de la Contraloría General de la Ciudad de México, es competente para conocer, investigar,



iniciar, desahogar y resolver procedimientos disciplinarios sobre actos u omisiones de servidores públicos adscritos al citado Organismo que pudieran afectar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben observar en su empleo, cargo o comisión, de los cuales tenga conocimiento por cualquier medio, para determinar, en su caso, las sanciones que correspondan en los términos de la Ley de la materia, acorde a lo señalado en el Considerando I del presente acuerdo.-----

SEGUNDO.- No es procedente iniciar el procedimiento administrativo disciplinario que establece el artículo 64 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, acorde a los razonamientos de hecho y derecho, señalados en los anteriores Considerandos, por lo que esta Autoridad Administrativa carece de elementos que permitan determinar la comisión de irregularidades administrativas por parte del **C. Martín Martínez Vega**, servidor público con categoría de Regulador de PCC de Transportación, adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

TERCERO.- Notifíquese la presente determinación al Ing. Felipe Armando Barrón Correa, Coordinador Técnico de la Subgerencia de Control Central de la Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, para su conocimiento. -----

CUARTO.- Cumplimentado en sus términos; archívese el expediente de cuenta como asunto total y definitivamente concluido, atento a los razonamientos expuestos en los considerandos que anteceden, haciéndose las anotaciones conducentes en los registros correspondientes. -

ASÍ LO ACORDÓ Y FIRMA LA LIC. ELIZABETH MONTUFAR MEDINA, CONTRALORA INTERNA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. -----

