



## ACUERDO DE IMPROCEDENCIA

En la Ciudad de México, a treinta y uno de julio de dos mil diecisiete. -----

**Visto**, para acordar el expediente **CI/STC/D/0017/2017**, iniciado con motivo de la recepción el veintinueve de marzo de dos mil diecisiete del oficio 61000/D.T./0480/17, del XXXXXXXXXXXXXXXX, Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, en el que a solicitud de este Órgano Interno de Control, informó del incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo. -----

## ANTECEDENTES

1.- Mediante oficio número CG/CISTC/0571/2017 del veinticuatro de marzo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna solicitó al Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, informara sobre el incidente ocurrido el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, hechos de los cuales se tuvieron conocimiento por un video que circuló en redes sociales, visible a foja 006 de actuaciones. ---

2.- El veintinueve de marzo de dos mil diecisiete se recibió en esta Contraloría Interna el oficio número 61000/D.T./0480/17, del XXXXXXXXXXXXXXXX, Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, en el que a solicitud de este Órgano Interno de Control, informó del incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, documentos que obran a fojas 001 a 005 de autos. -----

3.- El tres de abril de dos mil diecisiete, esta Autoridad Administrativa emitió Acuerdo de Radicación, registrando el expediente bajo el número **CI/STC/D/0017/2017**, 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 007 de actuaciones. -----

4.- Mediante oficio número CG/CISTC/0673/2017 del cuatro de abril de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna solicitó al Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, que informara el nombre de los servidores públicos que estuvieron involucrados en



el incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, asimismo, se le solicitó que remitiera el audio de la conversación sostenida entre la Conducadora y el Regulador en el citado incidente, visible a foja 008 de actuaciones. -----

**5.-** El diecinueve de abril de dos mil diecisiete, se recibió en este Órgano Interno de Control, el oficio 61000/D.T./0582/17 emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXX, Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, a través del cual remitió a esta Contraloría Interna el audio del incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, así como el nombre de los servidores públicos que se encontraban involucrados en el mismo, visible a fojas 009 a 010 de autos. -----

**6.-** Mediante oficio número CG/CISTC/0876/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna solicitó al Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, que informara el nombre del servidor público con categoría de Regulador, adscrito a la Subgerencia de Control Central, que estuvo involucrado en el incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, asimismo, se le solicitó que remitiera los Manuales de Procedimientos o documentos internos que permitieran a esta Contraloría Interna verificar el actuar de los servidores públicos en los hechos investigados, documento visible a foja 011 de actuaciones. -----

**7.-** Mediante oficio número CG/CISTC/0875/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna citó a comparecer a la C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Conductor "A", mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 012 a 013 de autos, por lo que el día veintitrés de mayo de dos mil diecisiete se levantó Acta en la que se hizo constar la no comparecencia de la citada servidora pública, ordenándose en dicha diligencia girar un nuevo citatorio a efecto de que rindiera su declaración en los hechos que se investigaban, misma que obra en actuaciones a foja 026. -----

**8.-** Mediante oficio número CG/CISTC/0874/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna citó a comparecer al C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Técnico Profesional "A" MR, mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 014 a 015 de autos, por lo que el día veintitrés de mayo de dos mil diecisiete se desahogó la diligencia en donde rindió su declaración en los hechos que se investigaban, misma que obra en actuaciones a fojas 027 a 028. -----



**9.-** Mediante oficio número CG/CISTC/0873/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna citó a comparecer al XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 016 a 017 de autos, por lo que el día veintitrés de mayo de dos mil diecisiete se desahogó la diligencia en donde rindió su declaración en los hechos que se investigaban, misma que obra en actuaciones a fojas 030 a 033. -----

**10.-** Mediante oficio número CG/CISTC/0872/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna citó a comparecer al C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 018 a 019 de autos, por lo que el día veintitrés de mayo de dos mil diecisiete se desahogó la diligencia en donde rindió su declaración en los hechos que se investigaban, misma que obra en actuaciones a fojas 034 a 036. -----

**11.-** El doce de mayo de dos mil diecisiete, se recibió en este Órgano Interno de Control, el oficio 61000/D.T./0704/17 emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXX, Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, a través del cual remitió a esta Contraloría Interna los Manuales de Procedimientos que regían el actuar de los servidores públicos en el incidente investigado, y además remitió copia del oficio 61010/SGCC/0733/17 del diecisiete de abril de dos mil diecisiete, emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXX, Subgerente de Control Central, en el que se informó el nombre del Regulador que se encontraba involucrado en el incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, documentos visibles a fojas 020 a 021 de autos. -----

**12.-** Mediante oficio número CG/CISTC/0927/2017 del quince de mayo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna citó a comparecer al C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Regulador de PCC de Transportación, mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día dieciséis del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 022 a 023 de autos, por lo que el día veinticinco de mayo de dos mil diecisiete se desahogó la diligencia en donde rindió su declaración en los hechos que se investigaban, misma que obra en actuaciones a fojas 041 a 045. -----

**13.-** Mediante oficio número CG/CISTC/1039/2017 del veintinueve de mayo de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna citó a comparecer de nueva cuenta a la C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Conductor "A", mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día treinta del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 046 a 047 de autos, por lo que el día ocho de junio de dos mil diecisiete se desahogó la diligencia en donde rindió su declaración en los hechos que se investigaban, misma que obra en actuaciones a fojas 051 a 052. -----



**14.-** Mediante oficio número CG/CISTC/1134/2017 del ocho de junio de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna solicitó al Encargado de la Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, que informara si el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 fue retirado de la prestación de servicio a los usuarios por alguna falla, y en su caso, se precisará que avería fue la que se detectó y la hora en que sucedió, visible a foja 055 de actuaciones. -----

**15.-** Mediante oficio número CG/CISTC/1135/2017 del ocho de junio de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna solicitó al Director de Mantenimiento de Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo, que informara si el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 fue revisado por alguna falla por personal adscrito a alguna de las áreas que conforman la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante, y en su caso, se precisará que avería fue la que se detectó y que reparación fue la que se le realizó y la hora en que sucedió, visible a foja 056 de actuaciones. -----

**16.-** El trece de junio de dos mil diecisiete, se recibió en este Órgano Interno de Control, el oficio número CTL5-L7/1900/2017 del día doce del mismo mes y año, emitido por el Ing. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, Encargado de la Línea 7, a través del cual informó a esta Contraloría Interna lo relativo a la avería que presentó el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, adjuntando diversas documentales, visible a fojas 057 a 063 de autos. -----

**17.-** El diecinueve de junio de dos mil diecisiete, se recibió en este Órgano Interno de Control, el oficio número CTL5-L7/1973/2017 del día dieciséis del mismo mes y año, emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, Encargado de la Línea 7, a través del cual remitió a esta Contraloría Interna, información adicional a la avería que presentó el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, adjuntando diversas documentales, visible a fojas 064 a 074 de autos. -----

**18.-** Mediante oficio número CG/CISTC/1276/2017 del veintiocho de junio de dos mil diecisiete, esta Contraloría Interna reiteró al Director de Mantenimiento de Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo, que informara si el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7, fue revisado por alguna falla por personal adscrito a alguna de las áreas que conforman la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante, y en su caso, se precisará que avería fue la que se detectó y que reparación fue la que se le realizó y la hora en que sucedió, visible a foja 075 de actuaciones. -----

**19.-** El tres de julio de dos mil diecisiete, se recibió en este Órgano Interno de Control, el oficio 71000/DMMR/2017/1496 emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, Director de Mantenimiento de Material Rodante, a través del cual informó a esta Contraloría Interna lo relativo a la avería que presentó el tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba



en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, visible a fojas 076 a 078 de autos. -----

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 Interno de Control establecer si se reúnen elementos suficientes para determinar; por una parte, que se hubieren cometido irregularidades administrativas por parte de servidores públicos adscritos 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 al asunto de mérito, cuya esencia radica en que el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, hechos de los que una vez concluida la investigación correspondiente, no se advierte responsabilidad administrativa de servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

En ese tenor de ideas, los medios de prueba con que cuenta este Órgano Interno de Control, los cuales obran en los autos del expediente **CI/STC/D/0017/2017**, son los siguientes: -----

**1.-** El oficio número CG/CISTC/0673/2017 del cuatro de abril de dos mil diecisiete, mediante el cual esta Contraloría Interna solicitó al Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, que informara el nombre de los servidores públicos que estuvieron involucrados en el incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, asimismo, se le solicitó que remitiera el audio de la conversación sostenida entre la Conductor y el Regulador en el citado incidente, visible a foja 008 de actuaciones. -----

**2.-** El oficio número CG/CISTC/0875/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, a través del cual esta Contraloría Interna citó a comparecer a la C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Conductor "A", mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 012 a 013 de autos. -----

**3.-** El oficio número CG/CISTC/0874/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, mediante el cual esta Contraloría Interna citó a comparecer al C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Técnico Profesional "A" MR, mismo que le fue notificado personalmente



mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 014 a 015 de autos. -----

**4.-** El oficio número CG/CISTC/0873/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, mediante el cual esta Contraloría Interna citó a comparecer al C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 016 a 017 de autos. -----

**5.-** El oficio número CG/CISTC/0872/2017 del ocho de mayo de dos mil diecisiete, a través del cual esta Contraloría Interna citó a comparecer al C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día once del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 018 a 019. -----

**6.-** El oficio número CG/CISTC/0927/2017 del quince de mayo de dos mil diecisiete, mediante el cual esta Contraloría Interna citó a comparecer al C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Regulador de PCC de Transportación, mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día dieciséis del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 022 a 023 de autos. -----

**7.-** El oficio número CG/CISTC/1039/2017 del veintinueve de mayo de dos mil diecisiete, a través del cual esta Contraloría Interna citó a comparecer de nueva cuenta a la C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Conductor "A", mismo que le fue notificado personalmente mediante cédula el día treinta del mismo mes y año, documentos visibles a fojas 046 a 047 de autos. -----

**8.-** El oficio número CG/CISTC/1134/2017 del ocho de junio de dos mil diecisiete, mediante el cual esta Contraloría Interna solicitó al Encargado de la Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, que informara si el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 fue retirado de la prestación de servicio a los usuarios por alguna falla, y en su caso, se precisará que avería fue la que se detectó y la hora en que sucedió, visible a foja 055 de actuaciones. -----

**9.-** El oficio número CG/CISTC/1135/2017 del ocho de junio de dos mil diecisiete, a través del cual esta Contraloría Interna solicitó al Director de Mantenimiento de Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo, que informara si el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 fue revisado por alguna falla por personal adscrito a alguna de las áreas que conforman la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante, y en su caso, se precisará que avería fue la que se detectó y que reparación fue la que se le realizó y la hora en que sucedió, visible a foja 056 de actuaciones. -----



**10.-** El oficio número CG/CISTC/1276/2017 del veintiocho de junio de dos mil diecisiete, mediante el cual este Órgano de Control Interno, reiteró al Director de Mantenimiento de Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo, que informara si el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7, fue revisado por alguna falla por personal adscrito a alguna de las áreas que conforman la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante, y en su caso, se precisará que avería fue la que se detectó y que reparación fue la que se le realizó y la hora en que sucedió, visible a foja 075 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 servidores públicos 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 a las Direcciones de Transportación y de Mantenimiento de Material Rodante, a la Coordinación de Línea 7, todas del Sistema de Transporte Colectivo, así como con la citación a los servidores públicos involucrados en los hechos investigados.---

**11.-** El oficio número 61000/D.T./0480/17 del veintinueve de marzo de dos mil diecisiete, emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, Director de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo, en el que a solicitud de este Órgano Interno de Control, informó del incidente ocurrido el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, el cual obra en autos a foja 001. -----

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 un documento emitido por servidor público 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 el oficio en análisis, no constituyen elementos suficientes para iniciar un procedimiento administrativo disciplinario, por lo que las manifestaciones contenidas en el mismo, 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 de algún servidor público adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----



**12.-** El Acta de Comparecencia de fecha veintitrés de mayo de dos mil diecisiete, levantada en esta Contraloría Interna en el Sistema de Transporte Colectivo, en la cual el C. XXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Técnico Profesional “A” MR, rindió su declaración en los hechos que se investigaban, misma que obra en actuaciones a fojas 027 a 028, en la que textualmente manifestó: -----

*“Que el de la voz trabaja tiempo extra en Línea 7 para auxiliar trenes averiados, aclarando que la operación de cada uno de los trenes está a cargo de la Dirección de Transportación, a través de sus áreas correspondientes, una vez precisada esta circunstancia, el de la voz señala que en relación a los hechos acontecidos el día 19 de marzo de 2017, entre las 12:15 y 12:20 horas aproximadamente, recibió una llamada vía radio del regulador Alejandro Flores González, quien le solicitó que interceptara en la estación Tacuba el tren 09 motrices 219/220 que tenía problemas para el sostenimiento de puertas, encontrándose el de la voz en ese momento en el tren motrices 143/198 en la estación Constituyentes por vía 2, por lo que el de la voz se trasladó a la estación Tacuba de este último tren y ahí espero el tren 09 motrices 219/220, por lo que al arribar éste, el de la voz lo abordó en la cabina en donde venía la conductora de nombre Audrey, sin saber sus apellidos, percatándose el de la voz que cuando dicho tren a la estación Tacuba, la conductora dio servicio de puertas, lo que significa la apertura y el cierre de éstas, obteniendo el sostenimiento de puertas, esto es, que las puertas se encontraban cerradas, por lo que la conductora intentó avanzar en Piloto Automático, pero el ten no pudo circular en ese modo de conducción, por lo que el tren dio marcha a través del modo de conducción CMC (Conducción de Modo Controlada) hacía la estación San Joaquín, en esta estación se dio nuevamente servicio de puertas y ahí ya no se obtuvo el sostenimiento de puertas, por lo que el de la voz se percató que en el último carro la lámpara amarilla del cartero doble se encontraba encendida, lo que significaba que ese carro tenía las puertas abiertas, trasladándose el de la voz al carro problema, y al arribar a él se percató de que las puertas no están totalmente cerradas, por lo que se introdujo al vagón y manualmente cerró las puertas con la ayuda de los usuarios, informando vía radio al regulador Alejandro Flores de dicha circunstancia para que pudiera avanzar el tren 09, por lo que al llegar a la estación Polanco y Auditorio, se pudo lograr el sostenimiento de puertas, sin embargo al arribar a Constituyentes nuevamente se presentó el problema y el de la voz volvió a cerrar las puertas de este último carro de forma manual, agregando el de la voz que en la estación Tacubaya abordaron el último carro del tren 09 que avenía averiado, dos compañeros de transportación, uno de ellos de apellido Morgado, y al otro el del voz no conoce su nombre ni sus apellidos, quienes también ayudaron al de la voz a realizar el cierre de puertas manual del último carro hasta que llegaron a la estación terminal Barranca del Muerto, entregando el tren a la fosa de visita para que se procediera a reparar la avería que tenía el tren, sin recordar la hora exacta en que arribamos a dicha estación, siendo todo lo que desea manifestar.” El personal actuante a efecto de allegarse de mayores elementos que conduzcan al esclarecimiento de los hechos, le*



*formula las siguientes preguntas al compareciente, para lo cual: 1.- ¿Que diga el compareciente aproximadamente a qué hora y en qué estación abordó el tren 09 motrices M219/220 modelo NM-79, el día domingo 19 de marzo de 2017? Respuesta: “En la estación Tacuba, sin recordar la hora exacta, pero aproximadamente 12:30 horas”, 2.- ¿Que diga el compareciente el modo en que iban las puertas del tren mencionado en la pregunta anterior, una vez que lo abordó, y que falla fue la que detectó en el mismo? Respuesta: “Las puertas iban cerradas y la falla que detectó fue problemas con el cierre de puertas en el último carro del tren 09 a partir de la estación San Joaquín”, 3.- ¿Que diga el compareciente si una vez que abordó el tren 09 motrices M219/220 modelo NM-79, el día 19 de marzo de 2017, se percató si alguno de sus carros iba con las puertas abiertas y usuarios a bordo? Respuesta: “El carro nunca avanzó con puertas abiertas y usuarios a bordo desde la estación Tacuba hasta la estación terminal Barranca del Muerto, tal y como se mencionó en mi declaración, desconociendo el de la voz si en las estaciones previas a la estación Tacuba, que fue donde el de la voz abordó el tren, éste hubiera circulado con las puertas abiertas”. -----*

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. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Técnico Profesional “A” MR, permite demostrar que aproximadamente a las 12:37 horas del día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, tenía problemas con el sostenimiento de cierre de puertas, pues ese día el C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, interceptó dicho tren en la estación Tacuba de la Línea citada, derivado de la instrucción que recibió vía radio por el regulador XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, abordando la cabina en la cual venía la Conductora, advirtiendo que al intentar avanzar el tren en Piloto Automático, éste no avanzaba en ese modo de conducción, por lo que el tren dio marcha a través del modo de conducción CMC (Conducción de Modo Controlada) hacia la estación San Joaquín de la misma Línea 7, en esta estación ya no se obtuvo el sostenimiento de puertas, percatándose el C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, que en el último carro del tren, la lámpara amarilla del cartero doble se encontraba encendida, lo que significaba que ese carro tenía las puertas abiertas, trasladándose al carro problema y al arribar a él se dio cuenta de que las puertas no cerraban totalmente, por lo que se introdujo al vagón y manualmente cerró las puertas con la ayuda de los usuarios, por lo que al llegar a la estación Polanco y Auditorio, se pudo lograr el sostenimiento de puertas, sin embargo, al arribar a la estación Constituyentes nuevamente se presentó el problema y el C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, volvió a cerrar las puertas de este último carro de forma manual, agregando que en la estación Tacubaya abordaron el último carro del tren 09 que venía averiado, dos servidores públicos del área de Transportación, quienes también ayudaron a la maniobra del cierre manual de puertas de ese carro, hasta que llegaron a la estación terminal Barranca del Muerto, entregando el tren a la fosa de visita para que se procediera a reparar la avería que tenía el tren, declaración que



permite concluir que si bien el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 circuló en la Línea 7 de la red del Sistema de Transporte Colectivo, sin el sostenimiento de cierre de puertas en el último de sus vagones y con usuarios a bordo, también lo es, que esto se debió a una avería que presentaba el tren, y que el cierre de puertas se realizó de forma manual por el servidor público del área de Mantenimiento de Material Rodante de nombre C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con el objeto de que el tren continuara su marcha y no se viera afectada la prestación del servicio al público usuario, sin que se advierta de dicha eventualidad negligencia o irregularidad administrativa cometida por servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

**13.-** El Acta de Comparecencia de fecha veintitrés de mayo de dos mil diecisiete, levantada en esta Contraloría Interna en el Sistema de Transporte Colectivo, en la cual el C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, rindió su declaración en los hechos que se investigaban, presentándola a través de un escrito que en ese acto fue ratificado, documentos que obran en actuaciones a fojas 030 a 033, escrito citado en el que textualmente manifestó: -----

*“El día 19 de marzo de 2017 me presento a laborar en la posición de Tramo H, Tacubaya/Constituyentes, siendo aproximadamente las 12:30 horas, encontrándome a bordo del tren 06, al cual venía interviniendo de una falla, el Regulador de PCC me da la indicación de verificar el tren 09 por Vía 1, el cual se encontraba en la estación Polanco.*

*Al abordar la cabina de conducción, la conductora me informa que el tren presentaba problema de mantenimiento de puertas y que personal de Material Rodante ya se encontraba en el carro problema atendiendo la avería; por lo que previa autorización de PCC se avanza dicho tren en conducción manual.*

*En la estación Auditorio aborda el tren mi compañero Inspector Jefe de Estación, Antonio Morgado Baizan por indicación del Regulador de PCC con quien me coordino para intervenir el carro problema, descendiendo el IJE Morgado Baizan en la estación Tacubaya para intervenir la falla y realizar las maniobras correspondientes.*

*Me indica el compañero Morgado Baizan que ya se encuentra personal de Material Rodante atendiendo la falla en el carro problema, quien le indicó que el problema es una falla en una de las puertas; por lo que previa autorización del PCC continuamos la marcha del tren en conducción Manual.*

*En la Interestación San Pedro de los Pinos/San Antonio, el regulador del PCC me da la indicación de que la compañera titular de dicho tren descienda a la entrada de la estación San Antonio para esperar el nuevo tren 09 y que yo continúe dando servicio hasta la estación Terminal Barranca del Muerto donde será retirado para su atención por el área de Material Rodante.”*

SIC.

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. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, permite corroborar que el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, tenía problemas con el sostenimiento de cierre de puertas, pues ese día el C. XXXXXXXXXXXXXXXX, abordó como a las 12:30 horas la cabina de dicho tren en la estación Polanco de la Línea citada, derivado de la instrucción que recibió vía radio por el regulador XXXXXXXXXXXXXXXX, advirtiéndole que el tren solo daba marcha en conducción manual, informándole la Conductora que el tren presentaba un problema de mantenimiento de puertas y que personal de Material Rodante ya se encontraba en el carro problema atendiendo la avería, añadiendo el C. XXXXXXXXXXXXXXXX, que en la estación Auditorio abordó también el tren el servidor público XXXXXXXXXXXXXXXX, Inspector Jefe de Estación, con quien se coordinó para intervenir el carro problema, descendiendo de la cabina el C. XXXXXXXXXXXXXXXX en la estación Tacubaya para dirigirse al carro problema e intervenir la falla, realizando las maniobras correspondientes, quien le indicó que ya se encontraba personal de Material Rodante atendiendo la falla, declaración que permite concluir y corroborar que si bien el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 circuló en la Línea 7 de la red del Sistema de Transporte Colectivo, sin el sostenimiento de cierre de puertas en el último de sus vagones y con usuarios a bordo, también lo es, que esto se debió a una avería que presentaba el tren, y que el cierre de puertas se realizó de forma manual por el servidor público del área de Mantenimiento de Material Rodante, así como por el Inspector Jefe de Estación de nombre C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con el objeto de que el tren continuara su marcha y no se viera afectada la prestación del servicio al público usuario, sin que se advierta de dicha eventualidad negligencia o irregularidad administrativa cometida por servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

**14.-** El Acta de Comparecencia de fecha veintitrés de mayo de dos mil diecisiete, levantada en esta Contraloría Interna en el Sistema de Transporte Colectivo, en la cual el C. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, rindió su declaración en los hechos que se investigaban, presentándola a través de un escrito que en ese acto fue ratificado, documentos que obran a fojas 034 a 036 de autos, escrito mencionado en el que a la letra señaló: -----

*“El día 19 de marzo de 2017 cubriendo la posición de Tramo G estación Auditorio, al encontrarme atendiendo un incidente en el tren 04, me indica el Regulador de PCC que intercepte el tren 09 para verificar el problema que presentaba, el cual intercepté en la estación Auditorio, donde ya venía el IJE Luevano Méndez. Al abordar la cabina, nos indica el Regulador que avancemos, ya que Material Rodante se encontraba en el carro problema y que agilizáramos la marcha. Al arribar a la estación Tacubaya, desciendo a la entrada de ésta para apoyar a Material Rodante; por lo cual abordo el carro motriz 219, donde ya se encontraba*



*abordo el Inspector Limón de Material Rodante, quien me comenta que la falla se debe a una puerta libre y que la viene cerrando en forma manual, por lo que permanezco con él apoyándolo en la atención de la avería de esa puerta. Reportando al Regulador a través del radio Tetra propiedad del Inspector del Material Rodante la maniobra conducente.*

*Al arribar a la Terminal Barranca del Muerto ese tren fue retirado.”*  
SIC

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. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Inspector Jefe de Estación, permite corroborar que el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, tenía problemas con el sostenimiento de cierre de puertas, pues ese día el C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, abordó dicho tren en la estación Auditorio de la Línea citada, derivado de la instrucción que recibió del Regulador, señalándole que agilizara la marcha del tren pues personal de Material Rodante ya se encontraba en el carro problema atendiendo la avería que presentaba, añadiendo el C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX que en la estación Tacubaya se bajó de la cabina y se dirigió al carro problema realizando las maniobras correspondientes en conjunto con el servidor público de Material Rodante, quien ya se encontraba atendiendo la falla del sostenimiento de cierre de puertas, declaración que permite concluir y corroborar que si bien el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 circuló en la Línea 7 de la red del Sistema de Transporte Colectivo, sin el sostenimiento de cierre de puertas en el último de sus vagones y con usuarios a bordo, también lo es, que esto se debió a una avería que presentaba el tren, y que el cierre de puertas se realizó de forma manual por el Inspector Jefe de Estación de nombre C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, quien apoyó dicha labor que ya venía realizando personal del área de Mantenimiento de Material Rodante, con el objeto de que el tren continuara y agilizara su marcha para que no se viera afectada la prestación del servicio al público usuario, sin que se advierta de dicha eventualidad negligencia o irregularidad administrativa cometida por servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

**15.-** El Acta de Comparecencia de fecha veinticinco de mayo de dos mil diecisiete, levantada en esta Contraloría Interna en el Sistema de Transporte Colectivo, en la cual el C. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Regulador de PCC de Transportación, rindió su declaración en los hechos que se investigaban, misma que presentó a través de un escrito que en ese acto fue ratificado por el compareciente, documentos que obran a fojas 041 a 045 de actuaciones, escrito citado en el que textualmente manifesté: -----

*“El domingo 19 de marzo de 2017 durante el turno que me correspondió cubrir como Regulador de PCC, se presentaron diversos incidentes que se les dio seguimiento oportunamente para su atención y que me correspondió conocer.*



*Aproximadamente como a las 7:40 de la mañana del 19 de marzo de 2017, el Tren No. 08 con M-0219/220 en el CDV 22A de la Terminal el Rosario de línea siete, conduciendo por la cabina de la M-0220 el conductor informa al PCC que presentó la falla de no tener sostenimiento de cierre de puertas y no obtener modos de conducción para iniciar el servicio al público usuario, lo cual se atendió en el mismo lugar y se tomó la decisión de retirarlo de circulación y se deposita en vías secundarias para que personal de Material Rodante identificara la falla y la atendiera.*

*El tren volvió a entrar a circular en la Terminal el Rosario de línea Siete, como Tren No. 09 M219/220 y aproximadamente como las 12:30 del día, conduciendo por la cabina de la M-220 en la interestación Refinería-Tacuba vía uno, la conductora informa al PCC que no tiene sostenimiento de cierre de puertas para obtener modos de conducción y poder avanzar, la Conductora vuelve a informar al PCC que no apreciaba ninguna lámpara encendida de puertas abiertas de ambos lados del tren, por lo que ella solicitó avanzar en CLT-2 con FD sostenido y en Tacuba vía uno en el Punto Normal de Paro se apersonó el CC. Limón del área de Material Rodante asignado para apoyar a los conductores en los incidentes en la línea, se le solicitó identificar la falla y la pudiera atender directamente en coordinación con la conductora donde debería informar inmediatamente al PCC para tomar opciones que no afectara el servicio.*

*Al mismo tiempo se le solicita al Centro de Comunicaciones la presencia de los Inspectores Jefes de Estación para que lo intervinieran, quienes lo abordaron a lo largo de la línea, teniendo comunicación con el PCC.*

*Se describen los hechos que me constan respecto del incidente en materia de esta investigación, estando el tren estacionado en el andén de Tacuba vía uno, termina mi turno e informándole al Regulador del siguiente turno del incidente que se menciona. Haciendo la aclaración y de su entero conocimiento que el servicio se prestó al 100% para miles de usuarios y que los trenes presentaron fallas repetitivas durante ese día y se coordinaron para su atención oportuna.*

*Por otro lado el TCO/PCC de línea siete en el edificio PCC-II no se encuentra en óptimas condiciones de operación al presentar fallas de Teletransmisión en la sección del Rosario y que a veces se presenta en las demás secciones representadas en el TCO/PCC reportadas desde el mes de febrero de 2017, donde el PCC no tiene mando y control de los equipos telemandos, en el plano geográfico representado en el TCO del PCC las ocupaciones representadas por los trenes en la línea y los equipos telemando no es real, hay que preguntar por teléfonos de puntos fijos, extensiones y equipo de radio para testificar la certeza de la información que se recibe en el PCC, también se tiene la pérdida de seguimiento de los números de los trenes y hay que numerarlos cada vez que circulan fuera de esa área por medio del equipo de la PGT del PCC para poder identificarlos en el tablero del TCO y que es riesgoso si llega a suceder algún incidente.*



*Considero que la investigación debería comprender o orientarse hacia otras áreas involucradas con estas fallas para brindar mejor servicio y desempeñar mejor las funciones que me corresponden.”*

SIC

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. XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Regulador de PCC de Transportación, permite demostrar que el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, tenía problemas con el sostenimiento de cierre de puertas, y que esto se originó previo al incidente ocurrido a las 12:37 de ese día, ya que a las 07:40 horas el tren de referencia, que a esa hora tenía el número 08, ya presentaba la falla del no sostenimiento de cierre de puertas y había sido retirado de la circulación para su revisión por parte de personal de Mantenimiento de Material Rodante en vías secundarias de la estación El Rosario, saliendo aproximadamente a las 12:30 horas a circulación ya con el número 09 para la prestación del servicio de transportación de usuarios, y en la interestación Refinería-Tacuba vía uno, la Conductor le informó que no tenía sostenimiento de cierre de puertas para obtener modos de conducción y poder avanzar, además de que no apreciaba ninguna lámpara encendida de puertas abiertas de ambos lados del tren, por lo que la Conductor avanzó en modo de conducción CLT-2 con FD sostenido, añadiendo el C. XXXXXXXXXXXXXXXX, que en la estación Tacuba vía uno en el Punto Normal de Paro, se apersonó el servidor público de apellido XXXXXXXXXXXX del área de Material Rodante, asignado para apoyar a los conductores en los incidentes en la Línea, por lo que el C. XXXXXXXXXXXXXXXX, le solicitó identificar la falla y se atendiera directamente en coordinación con la Conductor para que le informaran y pudiera tomar opciones para no afectar la prestación del servicio, además, el C. XXXXXXXXXXXXXXXX, añadió que solicitó también la presencia de los Inspectores Jefes de Estación para que intervinieran el tren 09, quienes lo abordaron a lo largo de la Línea para atender la falla que presentaba, señalando finalmente que el servicio se prestó al 100% para los usuarios y que los trenes presentaron fallas repetitivas durante ese día, coordinando las acciones correspondientes para su atención oportuna; declaración que permite concluir que si bien el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 circuló en la Línea 7 de la red del Sistema de Transporte Colectivo, sin el sostenimiento de cierre de puertas en el último de sus vagones y con usuarios a bordo, también lo es, que esto se debió a una avería que presentaba el tren, la cual fue atendida por servidores públicos del área de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación, con el objeto de que el tren continuara su marcha y no se viera afectada la prestación del servicio al público usuario, sin que se advierta de dicha eventualidad negligencia o irregularidad administrativa cometida por servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

**16.-** El Acta de Comparecencia de fecha ocho de junio de dos mil diecisiete, levantada en esta Contraloría Interna en el Sistema de Transporte Colectivo, en la cual la C.



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Conductor “A”, rindió su declaración en los hechos que se investigaban, diligencia visible a fojas 051 a 052 de autos, indicando que como declaración en los hechos investigados, ratificaba lo señalado por ella en el “Informe de Incidente en Línea” de fecha diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el cual obra en actuaciones de este expediente a foja 003, en el que textualmente indicó: -----

*“Domingo 19 de marzo 2017, siendo aproximadamente 12:15 en la estación Rosario Línea 7 con el tren con número económico 09 y motrices 219/220 doy servicio de usuarios saliendo en modo de conducción PA. En la estación Camarones le informo al Regulador Alejandro Flores que no hay “campanazo” y no se observa ninguna luz de cartero encendida, después de rectificar en varias ocasiones con “OA” y “FD” y no obtener campanazo el regulador me da la indicación de avanzar en modo de conducción CLT2 con FD sostenido. En la estación Refinería aborda la cabina personal del MR Sr. Limón que al observar que en el procedimiento de partida no se obtiene campanazo procede a ir a verificar los carros y abordar el carro problema. Recibo nuevamente la indicación del Regulador de avanzar en modo de conducción CLT2 con FD sostenido. En la estación Polanco aborda mi cabina el IJE Luevano. Al arribar a la estación Sn Antonio se me la indicación de esperar el “nuevo” tren 09 en San Antonio V2.”*

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. XXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Conductor “A”, permite demostrar que el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, tenía problemas con el sostenimiento de cierre de puertas, y que de esto se percató a las 12:37 de ese día, en la interestación Refinería-Tacuba vía uno, informando de dicha eventualidad al Puesto Central de Control, con el Regulador de la Línea C. XXXXXXXXXXXXXXX, por lo que la C. XXXXXXXXXXXXXXX, avanzó en modo de conducción CLT-2 con FD sostenido, añadiendo que en la estación Refinería fue apoyada por personal del área de Material Rodante, y en la estación Polanco también fue apoyada por Inspectores Jefes de Estación, dándosele la instrucción de que descendiera del tren en la estación San Antonio, para esperar otro tren que conduciría hasta terminar su turno de trabajo; declaración que permite concluir que si bien el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, el tren 09 motrices 219/220 circuló en la Línea 7 de la red del Sistema de Transporte Colectivo, sin el sostenimiento de cierre de puertas en el último de sus vagones y con usuarios a bordo, también lo es, que esto se debió a una avería que presentaba el tren, la cual fue reportada por la conductora, y atendida por servidores públicos del área de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación, con el objeto de que el tren continuara su marcha y no se viera afectada la prestación del servicio al público usuario, sin que se advierta de dicha eventualidad negligencia o irregularidad administrativa cometida por servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----



**17.-** El disco compacto de las grabaciones del día diecinueve de junio de dos mil diecisiete, que contiene las comunicaciones realizadas desde el Puesto Central de Control "II" a la Línea 7, ambas del Sistema de Transporte Colectivo. -----

Grabaciones del disco compacto 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, cuyo alcance probatorio de indicio permite advertir la comunicación que existió entre el Puesto Central de Control, la Conductoras y personal de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, con el tren 09 motrices 219/220 que circulaba en la Línea 7, grabación de la cual se escuchan y corroboran las declaraciones efectuadas por los CC. XXXXXXXXXXXXXXXX, Conductoras del tren 09; XXXXXXXXXXXXXXXX, Regulador de PCC (Puesto Central de Control) de Transportación; XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Técnico Profesional "A" MR del área de Mantenimiento de Material Rodante; así como con los CC. XXXXXXXXXXXXXXXX Y XXXXXXXXXXXXXXXX, con categorías de Inspector Jefe de Estación, en el incidente en donde el tren 09 presentó una avería al no tener el sostenimiento de cierre de puertas en el último de su carros, advirtiendo que con el fin de no entorpecer la prestación de servicio, dicha falla fue atendida en el recorrido del tren en la Línea 7 desde la estación Tacuba hasta la estación terminal Barranca del Muerto, por los servidores públicos de las áreas de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación, quienes realizaron el cierre manual de las puertas que presentaba el último de los carros del tren 09, con el objeto de que el tren continuara su marcha y no se viera entorpecida la prestación del servicio al público usuario, sin que se advierta de dicha eventualidad negligencia o irregularidad administrativa cometida por servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

**18.-** El oficio número CTL5-L7/1900/2017 del doce de junio de dos mil diecisiete, emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXX, Encargado de la Línea 7, a través del cual informó a esta Contraloría Interna lo relativo a la avería que presentó el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, adjuntando diversas documentales, visibles a fojas 057 a 063 de autos. -----

**19.-** El oficio número CTL5-L7/1973/2017 del día dieciséis de junio de dos mil diecisiete, emitido por el Ing. Francisco Pérez Villafañá, Encargado de la Línea 7, a través del cual remitió a esta Contraloría Interna, información adicional a la avería que presentó el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, adjuntando diversas documentales, visible a fojas 064 a 074 de autos. -

**20.-** El oficio 71000/DMMR/2017/1496 de fecha treinta de junio de dos mil diecisiete, emitido por el XXXXXXXXXXXXXXXX, Director de Mantenimiento de Material Rodante, recibido en esta Contraloría Interna el tres de julio de dos mil diecisiete, a través del cual informó lo relativo a la avería que presentó el tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba



en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, visible a fojas 076 a 078 de autos. -----

Documentos que se valoran de forma conjunta por su estrecha relación entre sí, los cuales 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 servidores públicos en el ejercicio de sus funciones y con motivo de las mismas, cuyo alcance probatorio pleno acredita que efectivamente, el tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, presentaba una falla con el sostenimiento de cierre de puertas, pues ese día a las 07:40 y 13:12 horas, se intervino el tren por dicha avería, siendo revisado por personal de Mantenimiento de Material Rodante, mismos que después de realizar las pruebas respectivas en la primera revisión que realizaron a las 07:40 horas, advirtieron que el tren no presentaba la falla de referencia, lo cual es corroborado con el formato levantado por dicho personal, mismo que obra en autos a foja 076, el cual se valora con fundamento en 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, pues aún y cuando se trata de un documento público, éste obra en copia simple, sin embargo, en la segunda intervención efectuada a las 13:12 horas por personal de Mantenimiento de Material Rodante, se detectó una falla en el plunger de la electroválvula de puertas lado izquierdo EFG, el cual fue cambiado junto con la bobina de la electroválvula, entregándose dicho tren para la prestación del servicio el día veintiuno de marzo de dos mil diecisiete, documentos que corroboran que el tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 tenía una falla y que ésta fue atendida y corregida en cuanto se detectó por personal de Mantenimiento de Material Rodante, sin que de ello se desprenda alguna irregularidad administrativa atribuida a servidores públicos adscritos al Sistema de Transporte Colectivo. --

Así pues, de la concatenación a las probanzas enunciadas, esta Resolutora determina que en la especie no se advierte responsabilidad administrativa cometida por servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, derivado de los alcances de los hechos investigados consistentes en supuestas irregularidades administrativas derivadas de que el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, lo anterior, debido a que de autos se advierte que de las declaraciones efectuadas ante este Órgano Interno de Control, por los CC. XXXXXXXXXXXXXXXX, Conduccionera del tren 09; XXXXXXXXXXXXXXXX, Regulador de PCC (Puesto Central de Control) de Transportación; XXXXXXXXXXXXXXXX, con categoría de Técnico Profesional "A" MR del área de Mantenimiento de Material Rodante; así como de los CC. XXXXXXXXXXXXXXXX y XXXXXXXXXXXXXXXX, con categorías de Inspector Jefe de Estación, que el motivo del incidente ocurrido con el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79, se debió a que



presentó una avería al no tener el sostenimiento de cierre de puertas en el último de su carros, y que con el fin de no entorpecer la prestación de servicio, dicha falla fue atendida en el recorrido del tren en la Línea 7 desde la estación Tacuba hasta la estación terminal Barranca del Muerto, por los servidores públicos de las áreas de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación, quienes realizaron el cierre manual de las puertas que presentaba el último de los carros del tren 09, con el objeto de que el tren continuara su marcha y no se viera afectada la prestación del servicio al público usuario, además de que una vez que fue detectada la avería, ésta fue atendida y corregida por personal de Mantenimiento de Material Rodante, sin que de ello se desprenda alguna irregularidad administrativa atribuida a servidores públicos adscritos al Sistema de Transporte Colectivo, circunstancia que al caso se encuentra robustecida con las grabaciones que fueron remitidas a esta Contraloría Interna, sostenida por los servidores públicos involucrados en el incidente en mención, así como con los informes rendidos por las Coordinaciones de Transportación de Línea 7 y por la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante, los cuales al igual que las demás probanzas antes mencionadas, fueron valoradas anteriormente en este proveído, y de cuyo alcance probatorio se permite discernir que el tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 el día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, presentaba una falla con el sostenimiento de cierre de puertas, pues ese día a las 07:40 y 13:12 horas, se intervino por dicha avería, siendo revisado por personal de Mantenimiento de Material Rodante, mismos que después de realizar las pruebas respectivas en la primera revisión efectuada a las 07:40 horas, advirtieron que el tren no presentaba la falla de referencia, lo cual es corroborado con el formato levantado por dicho personal, sin embargo en la segunda intervención efectuada a las 13:12 horas, se detectó una falla en el plunger de la electroválvula de puertas lado izquierdo EFG, el cual fue cambiado junto con la bobina de la electroválvula, entregándose dicho tren para la prestación del servicio el día veintiuno de marzo de dos mil diecisiete, documentos que corroboran que el tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79, que circulaba en Línea 7 tenía una falla y que ésta fue atendida y corregida en cuanto se detectó por personal de Mantenimiento de Material Rodante, sin que de ello se desprenda alguna irregularidad administrativa atribuida a servidores públicos adscritos al Sistema de Transporte Colectivo, pues al ocurrir el multicitado evento, esto es, aproximadamente a las 12:37 horas del día diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, cuando las puertas del tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 no cerraban en su totalidad, éstas fueron cerradas de manera manual por personal de Mantenimiento de Material Rodante y posteriormente con apoyo de personal de Transportación, como así se esbozó en párrafos anteriores de este proveído, lo anterior, con el objeto de no entorpecer el servicio que se brindaba en ese momento a los usuarios de la Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, aunado a que la falla en el tren solo se presentaba en el último de sus carros, lo que permitió la atención de ésta en forma inmediata, logrando con ello continuar brindando el servicio de transportación de usuarios correspondiente. -----

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 el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, pues como ha quedado acreditado, la circulación del citado tren se hizo bajo la supervisión de personal adscrito a las áreas de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación, además de que la falla del tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79 fue reportada oportunamente por la Conductor a al Regulador del Puesto Central de Control del Sistema de Transporte Colectivo, avería que una vez que fue detectada, fue atendida y corregida por personal de Mantenimiento de Material Rodante, sin que de ello se desprenda alguna irregularidad administrativa atribuida a servidores públicos adscritos 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 de servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, por supuestas irregularidades administrativas derivadas de que el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, 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 servidor público alguno, 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 Interno de Control considera que con los elementos de convicción que obran en autos, resulta material y legalmente imposible atribuir las presuntas irregularidades administrativas en análisis, a servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, consistentes en que el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, pues como ha quedado acreditado, la circulación del citado tren se hizo bajo la supervisión de personal adscrito a las áreas de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación, además de que la falla del tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79 fue reportada oportunamente por la Conductorá al Regulador del Puesto Central de Control del Sistema de Transporte Colectivo, avería que una vez que fue detectada, fue atendida y corregida por personal de Mantenimiento de Material Rodante, 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 el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo. -----

**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 pudieran haber incurrido servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo, por los hechos consistentes en que el día domingo diecinueve de marzo de dos mil diecisiete, aproximadamente a las 12:37 horas, en la interestación Refinería-Tacuba, el tren 09 motrices M-0220/0219 modelo NM-79 que circulaba en Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo, presentó avería por puertas abiertas en la motriz 0219, circulando con usuarios a bordo, pues como ha quedado acreditado, la circulación del citado tren se hizo bajo la supervisión de personal adscrito a las áreas de Mantenimiento de Material Rodante y de Transportación, además de que la falla del tren motrices M-0220/0219 modelo NM-79 fue reportada oportunamente por la Conductor a al Regulador del Puesto Central de Control del Sistema de Transporte Colectivo, avería que una vez que fue detectada, fue atendida y corregida por personal de Mantenimiento de Material Rodante, 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 de servidor público alguno adscrito al Sistema de Transporte Colectivo. -----

**TERCERO.-** Notifíquese la presente determinación al XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, Director 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 EL ARQ. CARLOS ENRIQUE MANCERA COVARRUBIAS, CONTRALOR INTERNO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. -----**

---

KMGS/JGGM

