



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS

JUSTICIA

Síntesis informativa

Apuntan en Metro a actos 'dolosos'

ANDREA AFREDO

La Fiscalía capitalina determinó ayer que hubo actos dolosos detrás del choque de trenes en la Línea 3 y en la separación de vagones en la Línea 7.

Además, reveló que horas antes de la reapertura del tramo subterráneo de la Línea 12, el 14 de enero, fue descubierto un daño intencional a una caja de cambios que, de no haberse reparado a tiempo, pudo descarrilar trenes.

Ulises Lara, vocero de la Fiscalía, detalló que el alcance de trenes de la Línea 3, el 7 de enero, en el que una persona falleció, fue resultado de dos actos dolosos: la quema y corte intencionado de un cableado y la operación negligente del conductor del convoy 24, que impactó a otro tren en el tramo entre la estación Potrero y La Raza. Anoche, al conductor Carlos Alfredo "N", que impactó en la Línea 3, se le dictó prisión domiciliaria por la posible comisión de delitos de homicidio y lesiones culposas.

El daño de cables en la zona oriente de la estación Potrero afectó a sistemas de comunicación, señalización y pilotaje de vagones. Según el reporte, se identificó horas antes del choque.

La investigación por este hecho, indicó Lara, podría derivar en una acusación de sabotaje.

Tras identificar el riesgo, el Puesto Central de Control habilitó el protocolo de marcha de seguridad para este tramo, con el que la conducción debía ser manual y por debajo de 35 kilómetros por hora. Sin embargo, el operador del convoy 24, desobedeció y activó el piloto automático al salir de Potrero y su ve-

¿Sabotajes?

Actos dolosos revelados por la Fiscalía de la CDMX.



ENERO 7

■ Daños a cableado en el Metro Potrero de la Línea 3.



ENERO 14

■ Daños a la caja de cambio de vías en la estación Ermita de la Línea 12.



ENERO 15

■ Manipulación de un tornillo de sujeción de un convoy de la Línea 7, que provocó la separación de dos vagones.

locidad fue de 45 kilómetros por hora antes de chocar.

Respecto a la separación de vagones que ocurrió el 15 de enero en el metro Polanco, Lara subrayó que uno de los tornillos de sujeción del vagón fue manipulado intencionalmente para provocar un incidente grave.

Refirió que en la estación Ermita de la Línea 12, una caja de cambios fue golpeada intencionalmente con un objeto, lo que pudo provocar un descarrilamiento o un choque de trenes.

CIUDAD

Cuestionan peritaje de choque en la L-3

Aseguran víctimas que FGJ deslinda de responsabilidad a las autoridades

ANDREA AHEDO

Las víctimas del choque de trenes de la Línea 3 del Metro, el cual dejó una persona muerta y más de 100 lesionadas, aseguraron que el peritaje de la Fiscalía General de Justicia (FGJ) sobre el siniestro deslinda de responsabilidad al Sistema de Transporte Colectivo (STC) y la recarga en el conductor y un presunto acto de sabotaje.

Ayer, la FGJ señaló que el alcance de trenes fue el resultado de dos hechos dolosos: la quema y corte intencional de cableado en la estación Potrero, así como de la operación negligente del convoy que impactó contra otro.

El daño de los cables afectó a sistemas de comunicación, señalización y pilotaje de los vagones y fue identificado horas antes del choque.

Sin embargo, el Puesto Central de Control (PCC) optó por mantener la operación, aunque habilitó el protocolo de marcha de seguridad para el tramo entre La Raza y Potrero, con el que la conducción debía ser manual y por debajo de los 35 kilómetros por hora.

“A las 00:00 horas del sábado 7 de enero, el equipo de la gerencia de mantenimien-

to técnico se presentó al cierre del servicio para hacer el diagnóstico y detectaron un enorme daño material, causado por la quema deliberada de cables en uno de los registros ubicados en la zona oriente de la estación Potrero”, detalló Lara.

“Derivado de las averías en el sistema de señalización y con el fin de no interferir en la prestación del servicio, el Puesto Central de Control (PCC) estableció, tomando como base los manuales técnicos de operación, la marcha de seguridad para la circulación de los trenes”.

Pese a la activación de esta medida, Carlos Alfredo “N”, operador del convoy 24, activó el piloto automático y avanzó a 45 kilómetros por hora, según se constató del estudio de la caja negra de la unidad.

“El registro electrónico mostró que (el convoy) salió de Potrero a las 9:05, en Conducción Manual Restringida rebasó el límite de velocidad y el sistema lo detuvo de inmediato, pero después registra un cambio a Pilotaje Automático, alcanzando una velocidad de 45 kilómetros por hora hasta el momento del impacto contra el tren 23”, aseguró el funcionario.

Cristopher Estupiñán, abogado de víctimas del choque, entre las que se encuentra la familia de Yare-tzi Adriana, quien falleció en el siniestro, aseguró que sus representados rechazaban el



La Fiscalía aseguró que el alcance de trenes tuvo lugar por el corte de cableado y la operación de uno de los operadores.

Cristopher Estupiñán, abogado de víctimas

“No aceptamos que se quiera fincar toda la responsabilidad al conductor y a un supuesto sabotaje, culpándolo de toda la tragedia”.

informe de la FGJ.

“No aceptamos que se quiera fincar toda la responsabilidad al conductor y a un supuesto sabotaje, culpándolo de toda la tragedia a él, cuando en las declaraciones previas quedó demostrado

que existían problemas en la comunicación, señalización y pilotaje automático que no fueron atendidos a tiempo y, a pesar de ellos, se permitió la prestación del servicio, asumiendo el riesgo de una tragedia”, acusó Estupiñán.

Fecha:

28/01/23

Sección:

COMUNIDAD

Página:

14

EXCELSIOR
EL PERIÓDICO DE LA VIDA NACIONAL

POR RICARDO VITELA
ricardo.vitela@gimm.com.mx

La Fiscalía capitalina determinó que hubo dolo en los incidentes en el Sistema de Transporte Colectivo en las Líneas 3, 7 y 12, incidentes que señalan como atípicos.

En un mensaje a medios de comunicación, la vocería de la institución señaló que, tras las investigaciones, se determinó que el alcance ocurrido el 7 de enero en la interestación Potrero-La Raza, en el que perdió la vida una joven, fue producto de dos causas: la quema y corte de cables ubicados en dos registros de conexión (que tienen cableado eléctrico, de comunicaciones, señalización y pilotaje automático).

De acuerdo con las indagatorias, el viernes 6 de enero se reportó al Puesto de Control Central una falla en la señalización al interior del túnel, a medianoche del sábado 7 equipo de mantenimiento técnico detectaron la quema de cables de uno de los registros ubicados en la zona oriente de la estación Potrero.

Ante ello, se determinó aplicar la marcha de seguridad para la circulación de los trenes. Ésta consiste en que la velocidad máxima en curva será de 15 kilómetros por hora en zona de curvas y de 45 kilómetros por hora en línea recta y no se podrá usar otro modo de conducción, por lo que queda prohibido el piloto automático.

DETIENEN A CARLOS "N"

CHOQUE EN L3, POR CABLES

EL
DATO

Siete carpetas

Hasta el momento se han integrado siete carpetas de investigación por hechos atípicos ocurridos en el Metro.

"Del estudio correspondiente a la caja del tren 24, el registro electrónico mostró que salió de Potrero a las 09:05 en Conducción Manual Restringida (CMR), rebasó el límite de velocidad y el sistema lo detuvo de inmediato, pero después registra un cambio a pilotaje automático alcanzando una velocidad de 45 kilómetros por hora hasta el momento del impacto contra el tren 23. No existe evidencia de que el conductor realizara frenado de emergencia o alguna otra maniobra para detener el tren", explicó el vocero de la Fiscalía, Ulises Lara.

En el informe se señaló que el conductor ya había dado una vuelta de Indios Verdes a Universidad, por lo que conocía las condiciones del tramo afectado.

Por ello, se judicializó y cumplimentó una la orden de aprehensión en contra del conductor del tren 24, Carlos Alfredo "N", por los delitos de homicidio y lesiones, ambos culposos.

Ayer por la noche, había terminado la audiencia inicial, a la que el conductor acudió con una pierna fracturada y otras lesiones, donde el juez de control le imputó los delitos antes mencionados. Su situación jurídica será dada a conocer el miércoles próximo.

Además, por el corte de cables, se inició una carpeta de investigación por el delito de daño doloso a vías de comunicación, hecho que podría derivar en el delito de sabotaje, de acuerdo con la Fiscalía.

"MANO NEGRA" EN L7

El desacoplamiento de dos vagones en la estación Polanco de la Línea 7 ocurrió



Otro cortocircuito en la Línea 7

Ayer por la noche, se reportó un chispazo en un vagón entre Barranca del Muerto y Mixcoac; se evacuó a 250.

tras una manipulación.

"Las investigaciones y dictámenes periciales han determinado que la posición y limpieza del tornillo izquierdo de sujeción, localizado en el enganche del carro N1537, indica que se realizaron maniobras con la intención de provocar un incidente grave en la operación del Metro", explicó Lara.

La institución también inició una carpeta de investigación por el delito de daño doloso en vías de comunicación contra quien

resulte responsable.

En tanto, en la Línea 12 se determinó que alguien golpeó una pieza del mecanismo de cambio de vía con el objetivo de inutilizar su funcionamiento a unas horas de que el tramo subterráneo reiniciara operaciones con usuarios tras el cierre de la línea en mayo de 2022.

Fernando Espino, líder del sindicato mayoritario del Metro, rechazó todas las acusaciones de sabotaje. "El vocero no sabe de lo que habla", dijo a **Imagen Noticias** con **Ciro Gómez Leyva**.

CORTADOS Y NEGLIGENCIA

INDAGATORIAS DE LA FISCALÍA
determinaron que alguien cortó los cables y que el operador del tren 24 no respetó el manejo de precaución

Retiran los cargos por tirar aspas

Viviana "N", acusada del delito de ataque a las vías de comunicación por haber arrojado unas aspas de lavadora a las vías del Metro en la estación Centro Médico de la Línea 9, fue absuelta de los cargos.

"Estoy libre, gracias a Dios. Se recolectaron todos mis tickets, mis ventas y se determinó que fue un accidente", dijo la mujer.

Hace 15 días, el 13 de enero, la Fiscalía dio a conocer que había detenido a Viviana por el delito de ataque a las vías de comunicación.

Desde ese día estuvo dos jornadas en el Ministerio Público y una más en el penal femenino de Santa Martha Acatitla. Posteriormente, se le vinculó a proceso y se le impuso la medida cautelar de libertad con una firma mensual.

No obstante, ayer, un juez de control determinó que no había elementos suficientes para acusar a Viviana.

"Gracias a Dios y a mi virgencita y a mi licencia todo salió como yo decía: fue un accidente. Ya quedé libre", dijo la señora.

Ahora, buscará con la Fiscalía una disculpa pública tras la confusión.

— José Antonio García

SE HAN ABIERTO SIETE CARPETAS DE INVESTIGACIÓN

Confirma la FGJ existencia de ataques sistemáticos en el Metro

Corte y quema de cableado, así como error en conducción, causas del choque

JOSEFINA QUINTERO MORALES

La Fiscalía General de Justicia (FGJ) identificó la existencia de un ataque sistemático al Sistema de Transporte Colectivo Metro, tras el corte y quema deliberada de cables, manipulación de enganches de los vagones y daños al mecanismo de cambio de vías de trenes, con la intención de ocasionar accidentes graves en tres diferentes rutas, por lo que abrió siete carpetas para indagar esos hechos.

Al concluir los dictámenes para conocer cómo ocurrió el choque en la línea 3—donde una joven murió y 106 personas más resultaron lesionadas—, además de los hechos en la 7 y 12, la Fiscalía determinó que en los tres casos fueron daños dolosos que podrían derivar en el delito de sabotaje, por lo que se investiga para dar con los responsables, sean internos o externos a la institución.

Respecto a la colisión entre dos trenes del 7 de enero en la intersección Potrero-La Raza, la dependencia indicó que se originó por la quema y cortes intencionales en los registros de conexión del cableado eléctrico, lo cual afectó de forma

Un corto en Barranca del Muerto

Anoche se suspendió el servicio en la línea 7, en el tramo San Pedro de los Pinos a Barranca del Muerto, por un supuesto corto circuito. Poco después de las 23 horas, el organismo informó que sólo funcionaba de El Rosario a Tacubaya mientras el personal laboraba para reparar el desperfecto. En las redes sociales los usuarios reportaron la presencia de humo en Barranca del Muerto, lo que obligó al desalojo de quienes se encontraban en los andenes, mientras en el resto de las estaciones se registraron demoras de 40 minutos hasta que finalmente se notificó que no se reanudaría la circulación hasta hoy.

De la Redacción

grave el suministro de energía eléctrica, comunicaciones, señalización y pilotajes automáticos.

A eso se suma la negligencia del conductor del tren 24, que se impactó con el 23, al no respetar las medidas de pilotaje que se establecieron en modo seguridad, es decir, no rebasar 35 kilómetros por hora luego de la falla que se reportó desde el viernes 6 de enero.

De acuerdo con el estudio de la caja negra del convoy 24, el registro electrónico mostró que salió de Potrero a las 9:05 de la mañana de ese día en conducción manual restringida, rebasó el límite de velocidad y el sistema lo detuvo de inmediato, pero después registró un cambio a pilotaje automático, por lo que alcanzó 45 kilómetros por hora hasta el momento del impacto contra el tren 23. No existe evidencia de que el conductor frenara de emergencia o alguna otra maniobra para ser detenido.

La FGJ indicó que Carlos Alfredo, el conductor, no se apegó a los lineamientos de los manuales técnicos, excedió el límite de velocidad en manejo manual restringido y cambió a conducción en pilotaje automático, cuando está prohibido hacerlo en marcha de seguridad.

Tras los resultados, se judicializó la carpeta de investigación y se

cumplimentó la orden de aprehensión por el delito de homicidio y lesiones culposas en su contra.

Sin embargo, el conductor no sería el único bajo investigación. La Fiscalía solicitó que el juez de control cite para audiencia inicial a los responsables de retirar la caja negra del tren 24, la cual se encontró en un camioneta con logotipos del Sistema de Transporte Colectivo afuera de la estación.

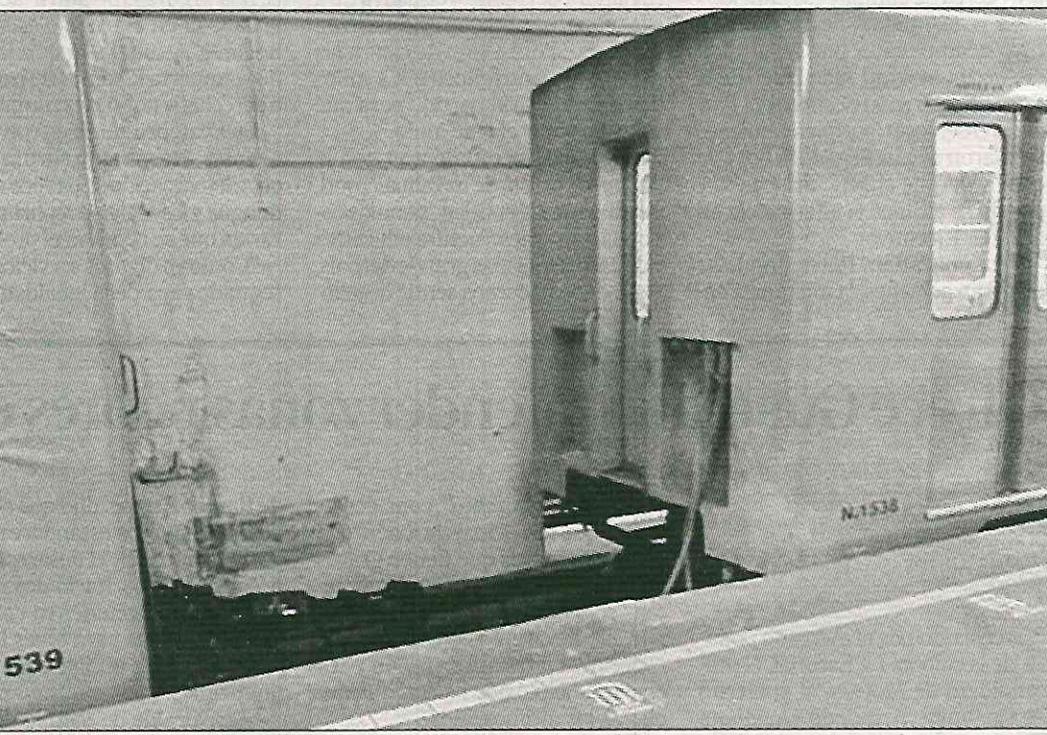
Un día después del accidente, durante los trabajos de reparación para reanudar el servicio, se descubrió otro corte deliberado de cables de 48 metros lineales, que representaron más de mil 200 empalmes que afectaba la señalización, comunicaciones y pilotaje automático. De no haberse intervenido, se habrían enfrentado riesgos mayores a los del percance registrado.

Hubo manipulación en enganche de trenes

En cuanto al desacoplamiento de dos vagones en la estación Polanco de la línea 7, la fiscalía informó que la falla se originó por una "manipulación dolosa de los elementos de sujeción del enganche semiautomático o acoplador Scharfenberg" y que se realizaron maniobras con la intención de provocar un incidente grave en la operación del Metro.

Sobre el dictamen del daño a la caja de cambio de vías en una estación de la línea 12, ocurrido un día antes de que se reabriera el tramo subterráneo, se determinó que el golpe se realizó de manera intencionada con una herramienta de construcción, mecánica o similar con el objetivo de inutilizar su funcionamiento y poner en riesgo la operación del transporte y usuarios de esa ruta.

Por los daños, la FGJ ha integrado en total siete carpetas de investigación por los hechos ya referidos en las líneas 3, 7 y 12, además de los incidentes en la estación Hidalgo-Guerrero, en el área de talleres de El Rosario, en la interestación Barranca del Muerto-Mixcoac y en Terminal Aérea-Hangares.



▲ La FGJ reveló las causas del choque en la interestación Potrero-La Raza el 7 de enero (imagen de arriba) y del desacoplamiento de vagones en Polanco una semana después. Fotos La Jornada

Fecha:

28/01/23

Sección:

1ra Noticia

Página:

8849511

LA PRENSA

NEGLI GENCIA

CONCLUYEN LOS DICTÁMENES PERICIALES QUE EL CHOQUE EN LA LÍNEA 3 SE DEBIÓ A LA QUEMA Y CORTE DE CABLES, Y A QUE EL CONDUCTOR NO SE APEGÓ A LOS LINEAMIENTOS DE LOS MANUALES TÉCNICOS; LO ACUSAN DE HOMICIDIO Y LESIONES, AMBOS DELITOS CULPOSOS Pág. 4

FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA CAPITALINA

Error humano, una de las causas del choque en L-3

NOEL F. ALVARADO

El conductor tiene una orden de aprehensión por la posible comisión de delitos de homicidio y lesiones, ambos culposos

Los dictámenes periciales de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México determinaron que el choque de dos trenes en la Línea 3 el pasado 7 de enero

se debió a la quema y corte de cables en dos registros de conexión --que puede derivar en sabotaje--, y por la negligencia del conductor del tren 24, Carlos Alfredo "N", porque no se apegó a los lineamientos contenidos en sus manuales técnicos, al conducir de manera negligente.

Por ello, el Ministerio Público de la FG-JCDMX procedió a la judicialización y cumplimiento de la orden de aprehensión por la posible comisión de los delitos de homicidio y lesiones, ambos culposos, en contra de Carlos Alfredo "N", conductor del tren 24, en agravio de la estudiante fallecida y 106 lesionados.

El vocero de la Fiscalía General de Justicia de la CDMX, Ulises Lara López, aseguró

que hasta el momento se han integrado siete carpetas de investigación por hechos ocurridos en el Metro. Las tres anteriores (Potrero - La Raza, Atlalilco - Ermita, y Polanco); la cuarta por el hallazgo de un captor de pilotaje automático en la inter estación Hidalgo - Guerrero; la quinta por el descarrilamiento de uno de los carros motrices en el área de talleres El Rosario; una sexta por un corto circuito en la inter estación Barranca del Muerto - Mixcoac; y por último, una por corto circuito en la inter estación Terminal Aérea - Hangares.

Al dar a conocer los resultados de los dictámenes periciales del accidente del Metro ocurrido el pasado 7 de enero, en la inter estación Potrero - La Raza de la Línea 3, que provocó la muerte de una joven y 106 lesionados no graves que fueron trasladados a diferentes hospitales, el vocero de la FGI-CDMX, Ulises Lara, reveló que, fue producto de dos causas: la quema y corte doloso de

CAJA NEGRA

A LOS agentes de la Policía de Investigación, el personal técnico del Metro les indicó que habían retirado la caja negra y que estaba en una camioneta al exterior del paradero, para trasladarla a sus talleres. Este hecho ha sido investigado y se han determinado responsabilidades respecto a las atribuciones de dicho personal

los cables ubicados en dos registros de conexión que contienen cableado eléctrico, de comunicaciones, señalización y pilotaje automático en la estación Potrero, en sus costados oriente y poniente.

Así como por la conducción negligente del tren número 24, que no respetó las medidas de conducción en modo de seguridad, que significa no rebasar los 35 kilómetros por hora, lo que asegura que ante cualquier eventualidad el conductor pueda responder y evitar accidentes, garantizando reacciones adecuadas con la distancia y tiempo suficientes en forma segura.

Al referirnos, dijo, a los hechos, "les informo que el viernes 6 de enero de 2023 a las 20:00 horas se reportó al Puesto de Control Central una falla en la señalización al interior del túnel afectando un conjunto de indicaciones que regulan el avance de los trenes".

A las cero horas del sábado 7 de enero, el equipo de la gerencia de mantenimiento técnico se presentó al cierre del servicio para hacer el diagnóstico y detectaron un enorme daño material, causado por la quema deliberada de cables en uno de los registros ubicados en la zona oriente de la estación Potrero, por lo que determinaron que la normalización del servicio llevaría el tiempo equivalente a varios turnos de trabajo.

Derivado de las averías en el sistema de señalización y con el fin de no interferir en la prestación del servicio, el Puesto Central de Control (PCC) estableció, tomando como base los manuales técnicos de operación, la marcha de seguridad para la circulación de los trenes.

La marcha de seguridad señala que los operadores deben adoptar conducción manual restringida de los trenes, lo que significa, entre otras cosas, que deben circular a una velocidad máxima de 15 kilómetros por hora en curva y 35 kilómetros por hora en línea recta, además de que no podrán cambiar a otro modo de conducción, sin previa autorización del PCC. Por lo que queda prohibido cambiar a pilotaje automático durante este periodo de seguridad.

Específicamente, a las 9:06 horas del sábado 7 de enero se dio el alcance del convoy 24 contra el convoy 23 ubicado en la inter estación Potrero - La Raza, provo-



ULISES LARA LÓPEZ
VOCERO FGJ CDMX

“El conductor del tren 24 no se apegó a los lineamientos contenidos en sus manuales técnicos. Excedió el límite de velocidad en CMR y cambió a conducción en Pilotaje Automático, cuando está prohibido en marcha de seguridad”

cando el lamentable deceso de una persona y más de cien lesionados, a quienes se les trasladó a hospitales para su atención.

A los agentes de la Policía de Investigación (PDI), en entrevistas en el lugar de los hechos, el personal técnico del Metro les indicó que habían retirado la caja del tren 24 y que estaba en una camioneta al exterior del paradero.

Esto motivó que se realizara una búsqueda en las inmediaciones del lugar, ubicado sobre la lateral de Insurgentes, en la parte norte del paradero, una camioneta, tipo pick up, con logotipos del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, en cuyo interior se encontraba la caja negra correspondiente al tren 24.

Personal técnico del Metro indicó que retiraron dicha caja para trasladarla a sus talleres, por lo que inmediatamente la caja fue puesta en custodia por parte de la PDI. Este hecho ha sido investigado y se han determinado responsabilidades respecto a las atribuciones de dicho personal.

Posterior a la fijación fotográfica por parte del personal de Servicios Periciales de esta Fiscalía, la PDI se trasladó a los talleres del Metro, ubicados en avenida Ticomán, donde se realizó la extracción de informa-

ción de las cajas negras con los registros de actividades del 7 de enero, correspondientes al tren 23, el cual recibió el impacto, con lo que se determinó que dicho convoy salió de la estación Potrero a las 09:02 horas y llegó a ese punto a las 09:04 horas, permaneciendo estacionado dos minutos.

Del estudio correspondiente a la caja del tren 24, el registro electrónico mostró que salió de Potrero a las 09:05 en Conducción Manual Restringida (CMR), rebasó el límite de velocidad y el sistema lo detuvo de inmediato, pero después registra un cambio a Pilotaje Automático alcanzando una velocidad de 45 kilómetros por hora hasta el momento del impacto contra el tren 23. No existe evidencia de que el conductor realizara frenado de emergencia o alguna otra maniobra para detener el tren.

Es de señalar que el conductor ya había hecho una vuelta de Indios Verdes a Universidad y conocía las condiciones en el tramo de Potrero - La Raza por vía uno, esto es, el establecimiento de la marcha de seguridad y la determinación de obedecer la señal

de Despacho Bajo Orden (DBO), que le indica al conductor que no puede avanzar aunque tenga semáforo en verde hasta que no se autorice; incluso se asignó a un Inspector de Conductores en la estación Potrero para repetir la instrucción de CMR.

EL DÍA SIGUIENTE

El domingo 8 de enero durante los trabajos de reparación para el inicio de las operaciones de la Línea 3, se detectaron fallas en la vía dos del mismo tramo Potrero - Indios Verdes, y se descubrió que se debieron a un corte deliberado de cables en el registro de cableado eléctrico, ubicado en el lado oriente de la estación.

En este caso el daño mayor fue a una sección de aproximadamente 48 metros lineales, que durante su reparación representaron más de mil 200 empalmes y afectaba la señalización, comunicaciones y pilotaje automático.

De no haberse intervenido, señaló el vocero de la FGJCDMX, probablemente se hubieran enfrentado riesgos mayores a los del incidente del sábado inmediato anterior.

Al hablar de las conclusiones del peritaje, Ulises Lara explicó que se determinan como dolosos los actos realizados en los registros de conexión de cableado eléctrico, que mediante el uso de fuego y herramientas, afectaron el suministro de energía, comunicaciones, señalización y pilotajes automáticos, que pusieron en riesgo la operación de la Línea 3 del Metro en ambas vías del tramo correspondiente entre las estaciones Indios Verdes - La Raza, “por lo que se inició una carpeta de investigación por el delito de daño doloso a vías de comunicación en contra de quien resulte imputable”.

“Cabe señalar que lo anterior puede derivar en el delito de sabotaje, que se establece en el Código Penal bajo el que se rige esta Ciudad y consiste en dañar, destruir o entorpecer las vías de comunicación; y/o dañar o destruir instalaciones de servicios públicos, por lo que esta Fiscalía continuará investigando los hechos como daño doloso a sistemas de seguridad para encontrar a los responsables, sean internos o externos a la institución.

“El conductor del tren 24 no se apegó a los lineamientos contenidos en sus manuales técnicos. Excedió el límite de velocidad en CMR y cambió a conducción en Pilotaje Automático, cuando está prohibido en marcha de seguridad. No se comunicó en ningún momento al PCC para no-

tificar el cambio de tipo de conducción y no realizó ninguna maniobra para detener el tren y evitar el hecho”, aseguró.

En cuanto al hecho descrito en torno a la caja negra, se actualizó la posible comisión del delito de ejercicio ilegal del servicio público, por lo que se ha solicitado al juez de control se cite a audiencia inicial al probable responsable.

DICTAMEN EN LÍNEA 7 POLANCO

Sobre lo ocurrido el 15 de enero, en la estación Polanco de la Línea 7, donde hubo un desacoplamiento de dos vagones, las investigaciones y dictámenes periciales de la Fiscalía determinaron que la posición y limpieza del tornillo izquierdo de

sujeción, localizado en el enganche del carro N1537, indica que se realizaron maniobras con la intención de provocar un incidente grave en la operación del Metro, comentó el vocero de la FGJ de la Ciudad de México.

PERITAJES LÍNEA 12-ERMITA

Ulises Lara explicó que en las horas previas a la inauguración del tramo subterráneo de la Línea 12, cadenamiento 18+985, en el tramo Atlalilco - Mixcoac, el día 14 de enero, se detectó en la esta-

ción Ermita, que la caja de cambio de vías estaba golpeada y fuera de su lugar. Por lo tanto, se procedió a una debida investigación con la intervención de peritos en criminalística, fotografía, valuación y seguridad industrial.

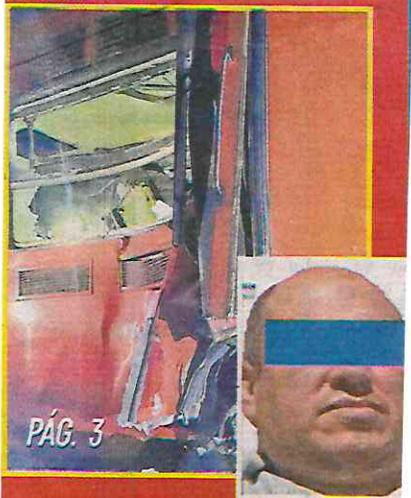
Se trata de una acción dolosa ya que lo golpearon con el objetivo de inutilizar su funcionamiento y en consecuencia una operación de riesgo para el sistema de transporte de los usuarios de la Línea 12 en el tramo Atlalilco - Mixcoac.

Lo ocurrido el 15 de enero, en la estación Polanco Línea 7, donde hubo un desacoplamiento de dos vagones, las investigaciones de la Fiscalía capitalina indican que se realizaron maniobras con la intención de provocar un incidente grave en la operación del Metro

Resultados de los dictámenes periciales del accidente del Metro, señalan que una de las causas fue la quema y corte doloso de cables ubicados en dos registros de conexión que contienen cableado eléctrico



ESPECIALES



PÁG. 3

**INTENCIONALES,
INCIDENTES
EN EL METRO;
CONDUCTOR
VA AL TAMBO**

CONCLUYE FISCALÍA CAPITALINA

Ven mano negra en incidentes del Metro

Choque en L3 fue causado por quema de cables y conducción negligente

KEVIN RUIZ

La Fiscalía General de Justicia (FGJ) informó que el choque de trenes en la Línea 3 del Metro se derivó de dos acciones provocadas de manera dolosa: la quema y cortado de cable en la zona oriente-poniente de la estación Potrero y la conducción negligente de Carlos "N", quien fue detenido.

En un mensaje a medios, el vocero de la fiscalía, Ulises Lara, también dio a conocer los resultados de las investigaciones de los incidentes registrados en la estación Polanco, de la Línea 7, y Ermita, de la 12, en ambos casos, señaló, provocados de manera dolosa.

Por lo que respecta al caso de la Línea 3, indicó que se abrió una nueva carpeta de investigación para dar con los responsables de la quema y corte de los cables ubicados en dos registros de conexión que contienen cableado eléctrico de comunicaciones, señalización y pilotaje automático en la estación Potrero.

RECuento. La narrativa de los hechos refiere que el viernes 6 de enero a las 20:00 horas se reportó al Puesto de Control Central (PCC) una falla en la señalización al interior del túnel afectando un conjunto de indicaciones que regulan el avance de los trenes.



“No existe evidencia de que el conductor realizara frenado de emergencia”.

Ulises Lara
Vocero de la FJG
CDMX.

EL DATO

INTEGRANTES DEL SINDICATO de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro rechazaron las conclusiones que emitió la Fiscalía local con respecto a lo sucedido en la Línea 3.



La FGJ capitalina mostró evidencias fotográficas de sus descubrimientos.

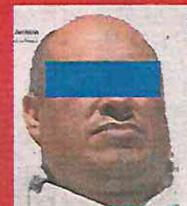
Esto significaba que los operadores debían adoptar una conducción manual restringida de los trenes y circulara a una velocidad máxima de 15 kilómetros por hora en curva y 35 kilómetros por hora en línea recta, lo cual no respetó Carlos "N", quien conducía el tren número 24 a una velocidad 45 kilómetros.

Alas 9:06 horas del sábado 7 de enero se dio el alcance del convoy 24 contra el convoy 23 ubicado en la interestación Potrero-La Raza, que dejó como sal-

do el fallecimiento de Yaretzi Hernández (la joven estudiante de la UNAM) y más de 100 lesionados a quienes se les trasladó a hospitales para su atención.

La FGJ reveló que el conductor ya había hecho una vuelta de Indios Verdes a Universidad y conocía las condiciones en el tramo de Potrero-La Raza. Además, sabía de la marcha de seguridad y que no

podía avanzar, aunque tuviera semáforo en verde hasta que no fuera autorizado.



El conductor implicado fue detenido.

Fecha:

28/01/23

Sección:

METROPOLI P.P. y 22

Página:

El Sol de México

ACUSADO POR HOMICIDIO Y LESIONES

Cae chofer de Metro por choque en la L3

AABYE VARGAS

El accidente también fue por quema y corte de cables, que puede derivar en sabotaje, dijo la Fiscalía

Carlos Alfredo N., conductor de un convoy del Metro que chocó a otro, en la Línea 3, fue detenido por el presunto delito de homicidio y lesiones culposas, informó la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México.

En un mensaje, el vocero de la dependencia, Ulises Lara López, dijo a conocer que el choque en la Línea 3 del Metro, el 7 de enero, fue por la quema y corte de cables, así como la posible negligencia del conductor durante el manejo.

El choque de dos trenes, entre las estaciones La Raza y Potrero, dejó una joven muerta, de nombre Yaretzi, y 106 heridos. Ocasiónó que el servicio fuera detenido parcialmente durante tres días por las labores de retiro de trenes y rehabilitación.

De acuerdo con la investigación de la Fiscalía, un día antes del accidente, autoridades del Metro reportaron fallas en el sistema de comunicación, señalización y pilotaje automático, por lo que implementaron la "marcha de seguridad" para no afectar el servicio.

Esto significa que los trenes debían circular máximo a 15 kilómetros por hora en curva y a 35 kilómetros en línea recta, pero el conductor no lo respetó.



FOTO: CORTESÍA, FGI

El conductor del tren 24 ignoró medidas de seguridad en el manejo

"La conducción negligente del tren número 24 que no respetó las medidas de conducción en modo de seguridad, que significa no rebasar los 35 kilómetros por hora, lo que asegura que ante cualquier eventualidad el conductor pueda responder y evitar accidentes,

MIEDO DE REAPERTURA

CON LA reanudación total del servicio en la Línea 3, el 10 de enero, hubo usuarios que manifestaron su temor de viajar tras el accidente

106

PERSONAS resultaron heridas y una joven falleció por la colisión de trenes en la Línea 3

emergencia o hizo alguna maniobra para detener el tren e impedir el accidente.

“Del estudio correspondiente a la caja del tren 24, el registro electrónico mostró que salió de Potrero a las 09:05 en Conducción Manual Restringida, rebasó el límite de velocidad y el sistema lo detuvo de inmediato, pero después registra un cambio a Pilotaje Automático alcanzando una velocidad de 45 kilómetros por hora hasta el momento del impacto contra el tren número 23.

“No existe evidencia de que el conductor realizara frenado de emergencia o alguna otra maniobra para detener el tren”, mencionó Lara López.

INDAGAN SIETE CASOS

El vocero de la Fiscalía informó que abrieron siete carpetas de investigación por hechos que afectaron la circulación del transporte u ocasionaron daño a infraestructura o trenes.

Las investigaciones son por el choque de la Línea 3, por golpes a la caja de cambio de vías hallada en la estación Ermita, por el desprendimiento de vagones en la estación Polanco de la Línea 7, por el hallazgo de un captor de pilotaje automático entre las estaciones Hidalgo y Guerrero.

Además, por el descarrilamiento de uno de los carros motrices en el área de talleres El Rosario y dos por cortos circuito en la interestación Barranca del Muerto-Mixcoac y en la interestación Terminal Aérea-Hangares.

Sobre el desprendimiento de vagones en la Línea 7, el 15 de enero, el vocero de la Fiscalía capitalina indicó que hubo maniobras que tuvieron la intención de provocar un accidente.

garantizando reacciones adecuadas con la distancia y tiempo suficientes en forma segura.

“Por lo anterior, se procedió a la judicialización y cumplimentación de la orden de aprehensión por la posible comisión de los delitos de homicidio y lesiones, ambos culposos, en contra de Carlos Alfredo N, conductor del tren 24”, indicó Ulises Lara López.

Señaló que el conductor cambió la conducción a “pilotaje automático”, pero estaba prohibido hacerlo durante la “marcha de seguridad” ni usó el freno de

Desisten en acusación por aspás de lavadora

DANA ESTRADA

La Fiscalía General de Justicia (FGJ) desistió del proceso en contra de Viviana Salgado, quien había sido acusada de ataque a las vías de comunicación por dejar caer unas aspás de lavadora en las vías del Metro.

Sin embargo, ahora, ella reclama una disculpa pública por parte de las autoridades.

Salgado fue detenida el 12 de enero, en la estación Centro Médico, horas después de que poco más de 6 mil elementos de la Guardia Nacional fueron desplegados en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC) para su resguardo.

Inicialmente, su detención fue relacionada por las autoridades con los siniestros en el Metro, los cuales han sido calificados por la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, como hechos atípicos.

Ayer, en una audiencia realizada en las salas de oralidad del Poder Judicial, la Fiscalía pidió el sobreseimiento de la causa penal, por lo que

el juez autorizó que se diera fin al proceso en su contra.

“Lo único que exijo es eso, el perdón público, exijo el perdón público en la Fiscalía, lo único”, expresó la mujer.

Su abogado, Simplicio Martínez, dijo que el proceso legal llegó a su fin luego de que el caso fue mediatizado.

“Jurídicamente, lo que se pretendía era terminar esta situación en la que terminó ella; se le decretó la libertad absoluta; (la Fiscalía) no tiene nada que hacer”, explicó Martínez.

Viviana Salgado,
usuaría del Metro

“Lo único que exijo es eso, el perdón público, exijo el perdón público en la Fiscalía”.

Simplicio Martínez,
abogado

“Jurídicamente lo que se pretendía era terminar esta situación en la que terminó ella; se le decretó la libertad absoluta; (la Fiscalía) no tiene nada que hacer”.