



**LXXIV**  
**LEGISLATURA**  
CONGRESO DEL ESTADO  
DE MICHOACÁN DE OCAMPO

# Gaceta Parlamentaria

Tercera Época

Tomo I

006 Q

07 noviembre de 2018.

#### MESA DIRECTIVA

**Dip. José Antonio Salas Valencia**

*Presidencia*

**Dip. Fermín Bernabé Bahena**

*Vicepresidencia*

**Dip. Octavio Ocampo Córdova**

*Primera Secretaría*

**Dip. Yarabí Ávila González**

*Segunda Secretaría*

**Dip. María Teresa Mora Covarrubias**

*Tercera Secretaría*

#### JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

**Dip. Alfredo Ramírez Bedolla**

*Presidencia*

**Dip. Javier Estrada Cárdenas**

*Integrante*

**Dip. Adrián López Solís**

*Integrante*

**Dip. Eduardo Orihuela Estefan**

*Integrante*

**Dip. Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez**

*Integrante*

**Dip. Ernesto Núñez Aguilar**

*Integrante*

**Dip. José Antonio Salas Valencia**

*Integrante*

#### SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

**Lic. Beatriz Barrientos García**

*Secretaria General de Servicios Parlamentarios*

**Lic. Ana Vannesa Caratachea Sánchez**

*Coordinadora de Biblioteca, Archivo*

*y Asuntos Editoriales*

**Lic. Adriana Zamudio Martínez**

*Directora General de Servicios de*

*Apoyo Parlamentario*

**M.C. Ricardo Ernesto Durán Zarco**

*Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales*

La GACETA PARLAMENTARIA es una publicación elaborada por el DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES. *Corrector de Estilo:* **Juan Manuel Ferreyra Cerriteño**. *Formación, Reporte y Captura de Sesiones:* Bárbara Merlo Mendoza, María Guadalupe Arévalo Valdés, Dalila Zavala López, María del Socorro Barrera Franco, Juan Arturo Martínez Ávila, Nadia Montero García Rojas, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Paola Orozco Rubalcava, Martha Morelia Domínguez Arteaga, María Elva Castillo Reynoso, Gerardo García López, Perla Villaseñor Cuevas.

[www.congresomich.gob.mx](http://www.congresomich.gob.mx)

## HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

### SEPTUAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA

### Primer Año de Ejercicio

### Primer Periodo Ordinario de Sesiones

**PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE INVITA A LAS AUTORIDADES DE LOS GOBIERNOS MUNICIPAL, ESTATAL Y FEDERAL, A TRABAJAR COORDINADAMENTE CON LA EMPRESA KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, EN LA ELABORACIÓN DE UN PLAN INTEGRAL PARA REUBICAR EL PATIO DE MANIOBRAS DEL TREN QUE PASA POR ESTA CIUDAD CAPITAL, PRESENTADO POR LA DIPUTADA LUCILA MARTÍNEZ MANRÍQUEZ, INTEGRANTE DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO.**

Dip. José Antonio Salas Valencia,  
Presidente de la Mesa Directiva del  
H. Congreso del Estado de Michoacán.  
Presente.

**L**ucila Martínez Manríquez, diputada integrante de la Septuagésima Cuarta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán por el Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en los artículos 8 fracción II y 236 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán, me permito someter a consideración de esta Honorable Asamblea un *Punto de Acuerdo con Proyecto de exhorto mediante el cual se invita a las autoridades de los gobiernos municipal, estatal y federal a trabajar coordinadamente con la empresa Kansas City Southern en la elaboración de un plan integral para reubicar el patio de maniobras del tren que pasa por esta ciudad capital, con el objetivo de salvaguardar la seguridad de los morelianos y evitar los problemas de tráfico que ocasiona*, al tenor de las siguientes

#### CONSIDERACIONES

Si bien es cierto que cuando se inventaron las primeras locomotoras se buscaba facilitar el traslado de mercancías y personas, hoy la globalización ha alcanzado también a este rubro, y con ello han surgido nuevos retos y problemáticas que deben ser atendidas con eficacia y prontitud.

La obra ferroviaria que permitió el primer recorrido en tren dentro del territorio mexicano, tardó casi cuarenta años y fue después de este tiempo que se logró el primer viaje desde la Ciudad de México hasta el Puerto de Veracruz en el año de 1873, con lo que se cumplió un largo sueño, trajo aparejado un significativo progreso tecnológico para el país.

Tuvieron que transcurrir 10 años para que la primera locomotora del ferrocarril llegara a Morelia en 1883 y tres años después sus vías conectaron con Pátzcuaro, fue en el año de 1887 que se inauguró el tramo entre Maravatío y Zitácuaro del ferrocarril Michoacán-Pacífico.

En aquellos tiempos, las rutas y dimensiones del ferrocarril no representaban ninguna afectación a la población, sin embargo, los problemas propios que traen aparejados todos los avances tecnológicos nos han alcanzado a los morelianos, ello debido a la falta de un plan estratégico de desarrollo metropolitano, y la desorganización entre autoridades para a su vez, organizar el crecimiento de esta ciudad, razón por la cual el patio de maniobras del tren que atraviesa un estimado de 35 colonias de Morelia, lo que equivale aproximadamente a 21.1 kilómetros a través de la ciudad, provoca grandes problemas a quienes tienen que cruzar por sus vías, ya sea a pie o a bordo de los diversos medios de transporte.

No se pueden negar las bondades del tren como herramienta fundamental para la expansión de la economía al facilitar el traslado de mercancías, sin embargo, este medio no ha estado exento de riesgos y accidentes, como también pasa con otros medios de transporte como los tracto camiones de doble remolque, de ahí la necesidad que las autoridades tomen las medidas necesarias, con el propósito de garantizar la seguridad de los ciudadanos.

En este contexto no puedo dejar de mencionar algunos accidentes que ha provocado el tren operado por la empresa Kansas City Southern dentro del territorio michoacano. El pasado 10 de septiembre del año 2008, un tren procedente de Lázaro Cárdenas con destino a Monterrey, sufrió un descarrilamiento en la población denominada Tenencia Morelos al sur de esta ciudad, ese tren transportaba entre otros productos nitrato de amonio, material considerado altamente peligroso, inflamable y que reacciona al entrar en contacto con el agua, afortunadamente el descarrilamiento no dejó pérdidas humanas, pero sí ocasionó pérdidas materiales, dejando 11 familias sin hogar, 3 viviendas completamente afectadas y 43 personas en albergues.

Si el accidente se hubiese presentado en la ciudad de Morelia en las márgenes del río cerca de donde corren las vías del tren, el impacto a la ecología hubiera sido de escala incalculable, ello, sin dejar de lado el peligro para todas las familias que habitan la zona. Cabe referir que no se cuenta con un dato o estadística real y actualizada sobre población y viviendas asentadas en los alrededores de las vías de tren, pero mediante el Inventario Nacional de Viviendas que pone a disposición el INEGI, es verificable que en un rango de 50 metros a cada costado de la vía del ferrocarril en su cruce por la ciudad, hay una población de aproximadamente catorce mil 700 personas, que habitan en cerca de cuatro mil 800 viviendas, de las cuales más del 80 por ciento están habitadas y las constantes maniobras del tren dentro de la ciudad ponen en peligro a los transeúntes y vehículos que circulan por el lugar, razón por la cual, la ciudadanía desde hace varios años ha venido solicitando el apoyo de las autoridades para que el tren no pase por la mancha urbana de Morelia.

Incluso una situación de alarma es sin duda que existan en esta ciudad, viviendas en colonias como Agustín Arriaga Rivera, Jacarandas o Industrial, en las que existen casas habitación asentadas a escasos no más de 10 metros de distancia con respecto a las vías del tren, pero en todo el trayecto incluso hay edificaciones a escasos 6 metros, cuando de acuerdo al Reglamento del Servicio Ferroviario en su artículo 29 especifica que el derecho de vía debería de comprender la franja de terreno de un mínimo de 15 metros por cada lado.

Si bien es cierto que, en las grandes ciudades del mundo, el tren convive a diario con el ritmo acelerado de sus habitantes, también lo es que en aquellos lugares los estándares de seguridad y las alternativas para evitar molestia de los ciudadanos son varias, razón por la cual existe una tasa menor de accidentes provocados por trenes, siendo éste allí un medio de transporte común para personas y mercancías.

Se tiene conocimiento de que la empresa Kansas City Southern llega a realizar hasta cinco recorridos diarios por territorio michoacano, y en varias ocasiones con 100 furgones y algunos con doble estiba.

Por último, no se puede dejar de señalar que la empresa Kansas City Southern, que es la compañía que pasa por Morelia, en su red de 4 mil 389 kilómetros en los Estados Unidos, tuvo 91 descarrilamientos durante 2005 y otros tantos en el 2004, según la Federal Railroad Administration. Se estima que en México tiene 4 mil 281 kilómetros de vías, las cuales no fueron calculadas para los pesos y volúmenes que transporta actualmente.

El tema del tren en la ciudad representa un problema latente, un peligro constante y un generador de cifras en aumento por desgracias o accidentes en relación con él. Tan sólo uno de los hechos más lamentables recientes sucedió el pasado 16 de Septiembre, cuando una mujer fue atropellada por éste mientras que intentaba cruzar entre los vagones del tren en la avenida Siervo de la nación, amputándole ambas piernas, mencionar también que esa misma fecha, pero en el transcurso de la noche, un equipo Charro de Tarímbaro, que regresaba de participar en un evento conmemorativo a la fecha, al intentar cruzar las vías del tren, su remolque quedó atorado en las mismas y a pesar de las maniobras para sacarlo y poner a salvo a los equinos, éste fue embestido por el tren, dejando un total de 6 ejemplares muertos.

Aunado a lo anterior, todos recordamos que durante las intensas lluvias que recientemente se registraron en esta capital michoacana, el 22 de septiembre hubo un descarrilamiento del tren, teniendo como resultado a dos operadores lesionados. El día 31 de octubre pasado, el tren registró otro descarrilamiento en las inmediaciones de Ciudad Industrial, de esta ciudad de Morelia, donde por fortuna los 5 vagones afectados, en los que usualmente se transporta combustible, estaban vacíos. Cabe destacar que el tipo de combustible que comúnmente se transporta en estos contenedores combustóleo, material altamente inflamable que de acuerdo a información de PEMEX, en los seres humanos es altamente nocivo para la salud incluso pudiera provocar la muerte. Como medida de prevención, se sugiere tener especial cuidado en el manejo y transportación de este combustible, tenerlo alejado del calor u otras fuentes de ignición, ya que el material es altamente inflamable.

Esos descarrilamientos evidentemente se han suscitado por la falta de mantenimiento en vías férreas y los vagones que transportan todo los materiales que peligrosamente pasan por nuestra Ciudad y otros poblados, lo que representa un inminente peligro para la población, por lo que es urgente y necesario mover el patio de maniobras fuera de la mancha urbana para que se garantice el cabal cumplimiento de las normas oficiales mexicanas, que establecen los lineamientos para el manejo y traslado tanto de las materias primas como de los materiales que transportan.

Lo anterior, sin contar el accidente ocurrido el 11 de octubre del año 2015, en la colonia Jacarandas de Morelia, cuando un niño de tan sólo seis jugaba con un balón cerca de las vías y en un determinado momento el tren inició su marcha y lo atropelló, causándole lesiones que lo llevaron a perder sus extremidades inferiores. Si bien es cierto que el hecho se pudo deber a un descuido, también lo es que este lamentable suceso se hubiera evitado si el patio de maniobras hubiese estado fuera de la mancha urbana.

Son estas algunas de las razones que me llevan a pedir su apoyo para exhortar a las autoridades de los tres órdenes de gobierno, para que conjuntamente con la empresa Kansas City Southern, busquen una solución integral a la problemática y riesgo que genera diariamente el paso del tren por esta ciudad capital.

Por lo anteriormente expuesto y a fin de evitar más tragedias, es que someto a consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente punto de acuerdo con Proyecto de

#### EXHORTO

*Único.* Se exhorta a las autoridades de los gobiernos municipal, estatal y federal a trabajar coordinadamente con la empresa Kansas City Southern en la elaboración de un plan integral para reubicar el patio de maniobras del tren que pasa por esta ciudad capital, con el objetivo de salvaguardar la seguridad de los morelianos y evitar los problemas de tráfico que ocasiona.

DADO EN EL PALACIO LEGISLATIVO del Estado de Michoacán de Ocampo, en el primer periodo de sesiones del primer año de ejercicio de la Septuagésima Cuarta Legislatura, en la ciudad de Morelia, Michoacán a 31 de octubre del 2018.

Atentamente

Dip. Lucila Martínez Manríquez



LXXIV  
LEGISLATURA  
CONGRESO DEL ESTADO  
DE MICHOACÁN DE OCAMPO

---