

De la **Senadora Nancy De la Sierra Arámburo**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración del pleno de esta Comisión Permanente, la siguiente Proposición con punto de acuerdo por el que **se exhorta a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México para que, en coordinación con las direcciones, subdirecciones y gerencias competentes del Sistema de Transporte Colectivo, se realicen labores de mantenimiento y reparación integral al Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México**, con base en las siguientes:

### CONSIDERACIONES

La noche del 3 de mayo de 2021 fue sede de una de las tragedias más graves que ha sufrido la Ciudad de México en los últimos años. Al sureste de la capital, el desplome de dos vagones de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), cerca de la estación Olivos, causó la muerte de más de 20 personas y la lesión de más de 70.

Hasta ahora, la única explicación que las autoridades han ofrecido para explicar estos hechos ha consistido en que una viga se venció en el momento en el que iba pasando el tren. Sin embargo, **en los medios, en las redes sociales e incluso en el portal de internet del Gobierno de la Ciudad de México, se ha advertido que, desde el sismo del 19 de septiembre de 2017 se habían detectado y reportado fallas estructurales en la vía que sostenía a los vagones desplomados.**

Las y los vecinos de la zona habían alertado a las autoridades sobre los daños a la estructura; así como la publicación “Afectaciones en la Red del Metro: Sismos del 7 y 19 de septiembre de 2017”, del Gobierno de la Ciudad de México, dio cuenta de las afectaciones que sufrió la columna 69, la cual sostenía uno de los tramos de la línea y cuya base presentaba daños. En esa publicación, se precisa que la columna presentaba una falta de estribos y tenía parte de su acero expuesto.<sup>1</sup> En enero de 2018, el exdirector del Sistema de Transporte Colectivo, Jorge Gaviño Ambriz, declaró haber realizado las reparaciones y mantenimiento correspondiente en un lapso de tres meses y con un presupuesto de 15 millones de pesos.

---

<sup>1</sup> Gobierno de la Ciudad de México. *Afectaciones en la Red del Metro: Sismos del 7 y 19 de septiembre de 2017*. Sin fecha de publicación. Consultada el 5 de mayo de 2021. <https://metro.cdmx.gob.mx/acerca-del-metro/mas-informacion/informacion-linea-12/afectaciones-en-la-red-del-metro>

**Evidentemente, el supuesto mantenimiento de la columna no fue suficiente para garantizar un transporte seguro y de calidad para las y los capitalinos**

que, en una noche de mayo, buscaban regresar de sus trabajos hacia sus hogares. De esta manera, una falta de mantenimiento y de cuidado, así como un incorrecto uso de recursos públicos, costaron la vida de 25 personas y la integridad física de otras 70. Por ello, es pertinente hacer eco de la consigna que circula desde que ocurrió esta tragedia: No fue un accidente, fue negligencia.

Aunque estos lamentables hechos son preocupantes por sí mismos, llama la atención que éste es solo uno de varios siniestros recientes en el metro de la Ciudad de México:

- El 9 de enero de este año ocurrió un **incendio en el Puesto Central de Control I del Metro**, que resultó en la muerte de 1 persona fallecida y 31 lesionadas.
- El 10 de marzo de este año hubo un **impacto entre los trenes 33 y 38 en el metro Tacubaya**, lo cual resultó en la muerte de 1 persona y 41 lesionadas.
- Este último 28 de abril, hubo un desalojo de pasajeros, tras el reporte de un tren averiado en la Línea 8.

Así, 3 de los 6 accidentes graves en el Sistema de Transporte Colectivo desde 1975, han ocurrido este año. **Una cifra sumamente preocupante porque, sin duda, mina la confianza de las y los mexicanos en las obras públicas y propicia un sentimiento de inseguridad a la hora de usar el transporte público; un bien que, más allá de ser útil o conveniente, es un derecho de todas y todas para ejercerse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**<sup>2</sup>

Todos estos trágicos acontecimientos han tenido un común denominador: la negligencia por parte de las autoridades y un franco desconocimiento o desentendimiento de sus respectivas obligaciones legales. No se advierten las razones por las que el equipo, las vías, la infraestructura o el personal no hayan recibido el debido mantenimiento o capacitación correspondiente, ya que actualmente existe el marco jurídico para que la Administración Pública de la Ciudad de México brinde la atención y realice las reparaciones necesarias al Sistema de Transporte Colectivo.

Al respecto, el artículo 38 de la **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México**, establece que a la **Secretaría de Obras y Servicios** *corresponde el despacho de la normatividad de obras*

---

<sup>2</sup> Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

públicas, obras concesionadas, **mantenimientos, restauración** y construcción de obras públicas (...) así como **los proyectos y construcción de las obras del Sistema de Transporte Colectivo.**

A su vez, el **Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo** (el Estatuto) establece en su artículo 29 que a la **Subdirección General de Mantenimiento** le corresponde:

*I.- Establecer y **promover las políticas, lineamientos y directrices a los que deberán ajustarse el mantenimiento y conservación de las instalaciones fijas** y el material rodante y todos aquéllos mantenimientos y construcción que se contraten a través de obra pública y servicios relacionados con la misma, **aplicables en los inmuebles e instalaciones que conforman la infraestructura operativa del Organismo, a fin de garantizar la continuidad del servicio que se presta al público usuario.***

*II.- Organizar y **coordinar las acciones de modernización o rehabilitación de material rodante y las instalaciones fijas de la red actual de servicio, a fin de ofrecer a la ciudadanía la óptima seguridad, continuidad y calidad del servicio.***(...)

*III.- **Autorizar** a propuesta de la Dirección de Mantenimiento de Material Rodante y de las Gerencias de Instalaciones Fijas y de Obras y Mantenimiento, el **Programa Anual de Mantenimiento de Material Rodante;** el Programa de Operación de los sistemas de alimentación de energía y de mantenimiento de las instalaciones fijas, así como del Programa Anual relativo a la obra Metro;*

*IV.- Definir las políticas y lineamientos para verificar el cumplimiento de los programas de **mantenimiento mayor a los equipos e instalaciones** que conforman la infraestructura operativa del Organismo;*

Por otro lado, el artículo 34 del Estatuto establece que la **Dirección de Mantenimiento de Material Rodante** le corresponde **organizar, dirigir y controlar los programas de mantenimiento al material rodante** e instrumentar las medidas necesarias para **verificar que en su ejecución se observen las normas de calidad, métodos y procedimientos establecidos.**

Por último, el artículo 47 del Estatuto dispone que la **Gerencia de Instalaciones Fijas** tiene los siguientes deberes:

*I.- **Desarrollar,** a través de las áreas que integran la estructura orgánica de la Gerencia, **los programas de mantenimiento de los equipos** e instalaciones electrónicas, eléctricas, mecánicas, hidráulicas y **de vías,** que conforman la infraestructura operativa de la*

red de servicio, **vigilando se apliquen las políticas, lineamientos, normas técnicas y de calidad** que establezcan la Subdirección General de Mantenimiento y autoridades superiores del Sistema;

**II.- Establecer los mecanismos necesarios para atender oportunamente las averías técnicas** que se susciten en los equipos e instalaciones electrónicas, eléctricas, mecánicas, hidráulicas y de vías de la red de servicio;

**III.- Evaluar la información relativa a las averías técnicas que se susciten en el ámbito de su competencia, a efecto de desarrollar e implantar medidas preventivas y correctivas apropiadas**;

**IV.- Establecer mecanismos de comunicación y coordinación con otras áreas del Organismo, para instrumentar acciones orientadas a incrementar la seguridad** en la operación de la red de servicio;

(...)

**VII.- Participar en el desarrollo y aprobación de los estudios y proyectos de nuevas líneas, ampliaciones y modernización de las ya existentes; verificando que se ajusten a las normas, especificaciones y parámetros técnicos y de funcionalidad requeridos para proporcionar las condiciones de seguridad y eficiencia** con que deben operar los equipos e instalaciones eléctricas, electrónicas, mecánicas, hidráulicas y de vías que sean incorporadas a la infraestructura operativa de la red de servicio;

Con base en lo anterior, **las autoridades cuentan con los instrumentos jurídicos necesarios para llevar a cabo el mantenimiento y reparaciones necesarias al Metro, garantizando la seguridad de sus usuarios.** Si bien es preciso que los hechos detrás del siniestro del 3 de mayo se investiguen y sancionen conforme a la ley, también **es importante que estos problemas se aborden desde la prevención** para evitar el fallecimiento de más personas usuarias del transporte público. La tragedia que sucedió hace unos días era perfectamente prevenible. Las personas que iban a bordo pudieron haber llegado a su casa sanas y salvas, pero el incumplimiento por parte de las autoridades de sus obligaciones costó la injusta y lamentable pérdida de vidas.

Un paso a seguir tras estos terribles hechos es hacer una revisión integral de las fallas estructurales del Sistema de Transporte Colectivo, empezando por aquellas áreas en las que ya se han reportado fallas o averías, como la estación de metro Pantitlán, la Línea B, Línea 9 y Línea 4.

Lo ocurrido en la Línea 12 es un reflejo de la corrupción que tanto daño hace a nuestro país, lo cual indiscutiblemente debe combatirse. Sin embargo, estos hechos también son sintomáticos de una grave crisis de seguridad vial y movilidad en las

vías públicas de nuestras zonas conurbadas, que a diario arrebatan la vida de más de 40 personas. Reparemos, reconstruyamos y revisemos todo lo que sea necesario para garantizar un transporte seguro para todos y todas.

Con base en lo anteriormente expuesto y fundado, y tomando en cuenta que esta encomienda debe comenzar exigiendo a nuestras autoridades que cumplan con lo mínimo indispensable para nuestra seguridad, someto a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente proposición con:

### **PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO.** Se exhorta a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México para que, en coordinación con las direcciones, subdirecciones y gerencias competentes del Sistema de Transporte Colectivo, se realicen labores de mantenimiento y reparación integral al Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México.

Dado en el recinto de la Comisión Permanente del H. Congreso del a Unión, en la Cámara de Senadores, a los seis días de mayo de dos mil veintiuno.

Senadora Nancy de la Sierra Arámburo