



GOBIERNO DE TAMAULIPAS  
PODER LEGISLATIVO



Palacio Legislativo, 6 de marzo de 2019

**HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO.**

**Alejandro Etienne Llano**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la Sexagésima Tercera Legislatura Constitucional del Estado de Tamaulipas, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 64, fracción I, de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas; y 89 numeral 1, y 93, numerales 1, 2 y 3, inciso c), y 5, de la Ley sobre la Organización y Funcionamiento Internos del Congreso del Estado, ante esta Honorable Representación Popular acudo a presentar **Iniciativa con proyecto de Punto de Acuerdo por el cual se Exhorta al Director del Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal en Tamaulipas**, con base en la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Tamaulipas es un estado con grandes fortalezas; una de ellas es su conectividad, pues a través de tierra, aire y mar, visitantes nacionales y extranjeros tienen acceso a nuestro estado para desarrollar actividades comerciales, turísticas, económicas y recreativas, o se trasladan a otras entidades de la república y los Estados Unidos de América.

Un importante activo para propiciar esta conectividad son las carreteras del Estado, a través de las cuales circulan diariamente cientos de miles de vehículos con personas

y mercancías; no obstante, un problema que afrontan los visitantes y en general, quienes recorren las carreteras o las zonas urbanas de Tamaulipas, son las condiciones de seguridad de los cruces de la red ferroviaria.

Según datos contenidos en la publicación *“Políticas y gestión pública para el estudio municipal: Óptica Académica”*, de María Cecilia Montemayor Marín y otros, Tamaulipas cuenta con una red ferroviaria de mil 037 kilómetros de longitud, correspondiendo 685 a troncales y ramales; 190 a vías secundarias y 162 a vías particulares, cuya construcción data de la época del porfiriato. Incluso, de los 14 puentes o cruces internacionales con Estados Unidos con que cuenta el estado, dos son ferroviarios: Nuevo Laredo y Matamoros.

Los principales tramos ferroviarios de la entidad son cuatro:

Uno. Nuevo Laredo - Monterrey, que conecta hacia el norte con Laredo, Houston y San Antonio, Texas y al sur con la Ciudad de México; tramo catalogado como uno de los más importantes de América ya que conecta con la región industrial del este de Estados Unidos.

Dos. Matamoros - Monterrey, que conecta hacia el norte con Brownsville y Corpus Christi, Texas y hacia el sur, por la franja fronteriza tamaulipeca, con Monterrey.

Tres. Tampico-Monterrey, que cruza el centro de la entidad hasta Monterrey; tramo que conecta las zonas industriales de Nuevo León y Coahuila con los puertos de Tampico y Altamira, Tamaulipas, y

Cuatro. Tampico-San Luis Potosí, que conecta con las vías que comunican al centro y las costas del país.

Como legisladores, es nuestro deber estar informados de los acontecimientos que afectan la vida cotidiana de los tamaulipecos y de quienes nos visitan de otros lugares de México y otros países, por lo que en relación a nuestra afirmación de los riesgos

que enfrentan peatones y conductores al cruzar las líneas del ferrocarril; a través de los medios de comunicación nos enteramos que el pasado 30 de enero del año en curso, dos personas del sexo femenino fallecieron trágicamente al chocar contra un tren de carga en el kilómetro 49 de la carretera nacional en su tramo Victoria – Monterrey.

En ese punto no existe la señalización adecuada que prevenga a quienes la transitan en cualquiera de sus sentidos, sobre la existencia de las vías del ferrocarril y es hasta que se encuentran prácticamente sobre los rieles, cuando los conductores se percatan que tienen que detener la marcha de sus vehículos a fin de verificar que no esté próximo a cruzar un tren. Lamentablemente, las personas que fallecieron en los hechos referidos, no pudieron reaccionar ante el cruce del ferrocarril, muy posiblemente por la falta de señalamientos preventivos.

Accidentes como éste, se han presentado en diferentes puntos de la geografía tamaulipeca, con resultado de pérdida de vidas humanas y daños patrimoniales.

Al respecto, es importante tomar en cuenta que en 2014 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal emitió el *“Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad”*<sup>1</sup> en el cual se lee lo siguiente:

*“(…)*

*Dentro de los elementos que componen el sistema vial es importante resaltar el aspecto relativo a la señalización y a los dispositivos de seguridad, ya que su participación es primordial para el usuario de las vialidades, es por ello que el conjunto de señales verticales, señales horizontales y dispositivos de seguridad complementados entre sí, tienen el objetivo de transmitir al usuario de carreteras y vialidades urbanas la información suficiente para orientarlo sobre el sitio en que se encuentra y la forma de alcanzar su destino, prevenir sobre condiciones*

---

<sup>1</sup> <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/NUEVO-SENALAMIENTO/manualSenalamientoVialDispositivosSeguridad.pdf>

*prevalecientes en la vialidad y regular el tránsito, además de coadyuvar a su seguridad vial durante su trayecto.*

*Las señales y dispositivos de seguridad deben mantener consistencia en términos de diseño e instalación, de tal forma que permitan la pronta identificación del mensaje que se pretende comunicar. La información que se transmite a los usuarios, debe ser clara y pertinente, utilizando primordialmente símbolos y pictogramas, además de leyendas cuando así se requiera.*

*(...)"*

En el mismo documento, se define a las señales preventivas como aquellas que *"Tienen por objeto prevenir al usuario sobre la existencia de algún riesgo potencial en la carretera y su naturaleza. Generalmente son señales bajas, que se fijan en postes y marcos, aunque en algunos casos pueden ser elevadas cuando se instalan en una estructura existente."* Además, se expresa que *"Las señales preventivas están constituidas por un tablero que contiene un pictograma y de ser necesario un tablero adicional con leyendas para complementar el mensaje que se pretende transmitir."*

En el caso de las vialidades próximas a vías y cruces de ferrocarril, el *"Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad"* se establecen las señales preventivas siguientes:

1.- SP-35A INTERSECCIÓN VIAL PRÓXIMA A CRUCE CON VÍA FÉRREA.- Se emplea para indicar la existencia de un cruce a nivel de vía férrea a los usuarios que se aproximan desde cualquier rama de una intersección, cuando la distancia entre éstas sea igual o menor a 46 m, medidos desde la M-6 RAYA DE ALTO del cruce de ferrocarril a la esquina más próxima de la intersección vial.

2.- SP-35B INTERSECCIÓN VIAL EN T PRÓXIMA A CRUCE CON VÍA FÉRREA.- Se emplea para indicar la existencia de un cruce a nivel de vía férrea a los usuarios que se aproximan desde cualquier rama de una intersección en T, cuando la distancia

entre éstas sea igual o menor a 46 m, medidos desde la M-6 RAYA DE ALTO del cruce de ferrocarril a la esquina más próxima de la intersección vial.

3.- SP-35C INTERSECCIÓN VIAL EN T SECUNDARIA PRÓXIMA A CRUCE CON VIA FÉRREA.- Se emplea para indicar la existencia de un cruce a nivel de vía férrea a los usuarios que se aproximan desde cualquier rama de una intersección en T, cuando la distancia entre éstas sea igual o menor a 46 m, medidos desde la M-6 RAYA DE ALTO del cruce de ferrocarril a la esquina más próxima de la intersección vial.

Además, dicho Manual establece la señal informativa de recomendación SIR CRUCE DE FERROCARRIL, que se usa para indicar el sitio donde se inicia el cruce a nivel con una vía férrea. Se integra con dos tableros rectangulares con ceja perimetral doblada de 2.5 centímetros con las esquinas redondeadas con un radio de 4 centímetros y un filete negro de 1 centímetro de ancho con radio interior para su curvatura de 2 centímetros, sobrepuestas para formar una "X" o cruz de San Andrés con la leyenda "CRUCE DE FERROCARRIL" y siempre estará acompañada por la señal restrictiva SR-6 ALTO para indicar el sitio donde debe parar el vehículo antes del cruce con la vía férrea, o se integrará al semáforo o semáforo con barrera que se requiera.

Asimismo, la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitió la Norma Oficial Mexicana "NOM-050-SCT2-2015. Disposición para la señalización de cruces a nivel de caminos y calles con vías férreas" que tiene por objeto "establecer las características de los dispositivos, así como las disposiciones y los métodos de calificación de los cruces a nivel de caminos, calles y carreteras con las vías férreas, a fin de proporcionar mayor seguridad a los usuarios y al mismo tiempo proteger las vías generales de comunicación."

Dicha Norma Oficial Mexicana establece en su regla 8.1 que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá realizar visitas de verificación a través de sus verificadores y/o Unidades de Verificación autorizadas, con el propósito de constatar

el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana, así como la condiciones y medidas de seguridad de los cruces a nivel de caminos y calles con vías férreas con los elementos técnicos que componen los dispositivos e infraestructura.

Ante estas consideraciones y a fin de prevenir que ocurran accidentes como el sucedido el mes pasado en el kilómetro 49 de la carretera nacional, en su tramo Victoria - Monterrey o en cualquier otro punto urbano o rural de Tamaulipas que cuente con cruce de ferrocarril, se estima necesario exhortar al Director del Centro SCT del gobierno federal en Tamaulipas, para que, en el ámbito de sus atribuciones y competencias, ordene visitas de verificación para analizar si se cumple con las disposiciones de la Norma Oficial Mexicana "*NOM-050-SCT2-2015. Disposición para la señalización de cruces a nivel de caminos y calles con vías férreas*" y las del "*Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad*" y se proceda en consecuencia.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, ante esta Soberanía Popular, acudo a promover el presente

## **PUNTO DE ACUERDO**

**ARTÍCULO ÚNICO.** El Congreso del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, con pleno respeto a las respectivas competencias, exhorta al Director del Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tamaulipas, a efecto de que, dentro del ámbito de sus atribuciones y competencias, lleve a cabo visitas de verificación en todos los puntos carreteros, rurales y viales urbanos del Estado en los que existan cruces con ferrocarril, a fin de verificar si se cumplen con las disposiciones de la Norma Oficial Mexicana "*NOM-050-SCT2-2015. Disposición para la señalización de cruces a nivel de caminos y calles con vías férreas*" y las del "*Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad*" y para que, en su caso, se tomen las medidas técnicas, presupuestales y administrativas necesarias para que en

esos puntos se instalen los avisos preventivos e infraestructura que corresponda, para alertar a los peatones y conductores sobre los riesgos potenciales ante el cruce del ferrocarril.

## **TRANSITORIOS**

**ÚNICO.** El presente Punto de Acuerdo iniciará su vigencia el día de su expedición y se publicará en el Diario de los Debates.

**Atentamente**

**“Democracia y Justicia Social”**



**Dip. Alejandro Etienne Llano**

*HOJA DE FIRMA DE LA INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO POR EL CUAL FORMULA UN EXHORTO AL DIRECTOR DEL CENTRO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DEL GOBIERNO FEDERAL EN TAMAULIPAS.*