

El Paso Exprés ante una situación de emergencia, ¿un suceso evitable?

*Cinthy Paola Orozco Gómez**

El método de aprendizaje por medio de casos es la mejor manera de introducirse al estudio de la corrupción. Los casos de estudio, como ejercicio de aprendizaje, son útiles para presentar problemas reales para la discusión grupal o el análisis individual; vincular los conocimientos teóricos con situaciones prácticas, identificando causalidades y soluciones; y aplicar conceptos normativos y búsqueda de soluciones jurídicas, políticas y sociales a un caso real¹.

El caso del socavón en el Paso Exprés es significativo no sólo por las graves consecuencias que acarreó, sino también por los múltiples factores que lo originaron. Hoy en día sabemos que múltiples actores son los que incurrieron en diversas omisiones y actos de corrupción; sin embargo también debemos hacer especial énfasis en aquellas instituciones que, mediante la vigilancia y aplicación de medidas de seguridad, pudieron evitar el fallecimiento de dos personas.

Este estudio académico realiza un análisis de carácter normativo con la intención de destacar cuáles son las autoridades encargadas de atender situaciones de emergencia que pudieran poner en peligro la integridad de una comunidad.

I. Antecedentes

La licitación del Paso Exprés de Cuernavaca formalizó su camino tortuoso desde la firma del contrato donde se le instruyó a la empresa española Aldesa la construcción del mismo². Dicho contrato menciona que la construcción comenzaría el 29 de noviembre de 2014 y terminaría a más tardar el 28 de noviembre de 2016, con un presupuesto inicial de \$1,045,857,952.45 (mil cuarenta y cinco millones, ochocientos cincuenta y siete mil novecientos cincuenta y dos pesos 45/100). Se proyectaba una obra que sería pilar para las administraciones del gobierno federal y local; sin embargo el Paso Exprés no fue concluido en tiempo y su costo total reflejó un exceso de más del doble del presupuesto inicial contemplado³.

En el comunicado de prensa (129-2017) del 1 de abril de 2017 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) informó que, “con una inversión de más de 2 mil 213 millones de pesos, se construyó el Libramiento a Cuernavaca *Paso Exprés*, el cual tiene una longitud de 14.5 kilómetros y un aforo de más de 100 mil vehículos por día”⁴. El mismo comunicado refiere que el titular de la SCT, Gerardo Ruiz Esparza, garantizó una durabilidad de más de 40 años de la obra por las especificaciones de la construcción y los materiales usados en ella.

El 5 de abril del 2017 la obra fue presentada por el Presidente de la República mediante un comunicado de prensa que decía: “El Presidente Enrique Peña Nieto

** Cinthy Paola Orozco Gómez es estudiante de la Maestría en Derecho en la División de Estudios de Posgrado en la Facultad de Derecho. Agradece la participación en la recolección de datos a: Fabiola Navarro Luna y David Efrén Romero Guevara.*

entregó hoy las obras de Ampliación y Modernización del Libramiento de Cuernavaca, conocido como Paso Exprés, que se realizaron con inversiones públicas por más de 2 mil 200 millones de pesos, y que se inscriben en 'la convicción del Gobierno de la República de desarrollar la infraestructura carretera del país'.⁵

El 3 de julio Mario Meneses Pozo, ayudante municipal del poblado de Chipitlán, envió un oficio con fotografías anexas a José Luis Alarcón Ezeta, director general del *Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Morelos*, para comunicar⁶:

[...] que el muro que se levantó en esta área está a punto de colapsarse, ya que el tubo que se encontraba en estado obsoleto, no fue sustituido por otro que fuera apto para dicha obra, ya que el caudal de agua que baja de la barranca Santo Cristo, que corre por debajo de este tramo, debido a la mala planeación del Paso Exprés ha provocado inundaciones a todos los vecinos de dicho tramo, incluyendo también a todos los colonos del Andador Mitre ya que a estas personas al bloquearles dicho tubo ha ocasionado que el agua suba al cauce y llegue a sus viviendas. «sic»⁷

El fallo en la estructura del Paso Exprés se volvió aún más evidente el 8 de julio, —es decir, cuatro días antes del socavón—: Irving Manzo Figueroa, un usuario de *Facebook*, denunció en su perfil el deplorable estado de un muro de la construcción mediante una grabación de un minuto, cuarenta y seis segundos de duración, donde menciona: “ahí ya se está derrumbando... se sigue derrumbando ahí abajo en esa cueva, eso se va a caer. Mira cómo se derrumba, a ver si cae más, ya se cayó lo que le habían echado para tapar el hoyo del tubo, ya está todo en la barranca”. Al video acompañó tres fotos y el siguiente comentario: “Alerta! Gran riesgo de colapso de la CARRETERA DE LA MUERTE (paso express) esto es en el polvorín a la altura del CONALEP de Cuernavaca, el agua busca su cause pero parece que los ingenieros que hicieron esto no saben que contra la naturaleza no se puede, ojalá no haya vidas que lamentar...”⁸

El miércoles 12 de julio de 2017, tres meses después de la entrega de la construcción, ocurrió un socavón en el Paso Exprés a la altura del poblado de Chipitlán, teniendo por consecuencia la caída de un vehículo que provocó la muerte de dos personas. Ese mismo día Javier Bermúdez Alarcón, Coordinador de Protección Civil del Estado de Morelos, en entrevista de radio mencionó que el 3 de abril se hizo un recorrido de la obra y se elaboró una minuta que señalaba las fallas de la construcción, reiterando el problema en un documento con fecha 2 de junio⁹.

En el comunicado de prensa 255-2017 del 12 de julio de 2017 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se lee (con énfasis añadido)¹⁰:

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en coordinación con Protección Civil del Estado de Morelos, Caminos y Puentes Federales (CAPUFE) y la Policía Federal trabajan para rescatar a la persona o personas

que se encuentran en el interior del vehículo que cayó en el socavón que se formó en el kilómetro 93+600 de la autopista México-Cuernavaca.

De acuerdo con el análisis previo, la afectación al tramo carretero, que obligó al cierre del cuerpo A (sentido Cuernavaca-México) del libramiento de Cuernavaca, fue *ocasionada por la erosión de una alcantarilla afectada por el exceso de basura, acumulación extraordinaria de agua provocada por las intensas lluvias y la deforestación del área derivada del crecimiento de la zona urbana*. La alcantarilla y drenaje cruzan a más de 15 metros de profundidad por debajo de la autopista y *no forma parte de los trabajos realizados para la construcción del Paso Express de Cuernavaca*.

Encabezados por el Director General de Carreteras, ingeniero Clemente Poon Hung, se realizarán los dictámenes técnicos para determinar las causas que propiciaron el socavón y realizar las acciones para reparar las afectaciones a la vía.

El mismo 12 de julio el secretario Gerardo Ruiz Esparza reiteró las causas del derrumbe mediante comunicado 257-2017: “el socavón fue ocasionado por la erosión de una alcantarilla afectada por el exceso de basura y la acumulación de agua por la reciente atípica lluvia, que alcanzó los 8 metros”¹¹. Fue hasta el 28 de julio, en comunicado 287-2017, que el funcionario señaló a funcionarios públicos y empresas del consorcio constructor como *posibles* responsables del socavón: “a partir del resultado preliminar de la revisión técnica e investigaciones que ha realizado la dependencia en el tramo afectado, así como de los dictámenes preliminares de peritos independientes, se han detectado posibles fallas, anomalías y omisiones de funcionarios públicos y de las empresas del consorcio constructor Aldesa-Epccor”¹².

Casi un mes después, el 10 de agosto de 2017, tanto el gobierno federal como el gobierno local exhibieron los dictámenes realizados para encontrar la causa de esta falla.

II. Análisis de dictámenes periciales

Con motivo de las investigaciones que dieron origen al socavón, surgieron diversos dictámenes periciales con la finalidad de describir los sucesos que lo provocaron. En el presente apartado se retoman las conclusiones del Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de Morelos A.C. y del Colegio de Ingenieros Civiles de México con la intención de contrastar los resultados con las afirmaciones realizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los ya referidos comunicados de prensa.

Del dictamen pericial elaborado por el Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de Morelos A.C.¹³, publicado por el gobierno de Morelos el 10 de agosto de 2017, se desprende que diversos factores fueron los que ocasionaron la caída de algunas estructuras que conforman el Paso Exprés, entre los cuales destacan las lluvias intensas y los trabajos realizados previamente sobre la construcción. Se concluye que el tubo de concreto de la alcantarilla —que además contaba ya con una

antigüedad considerable— fue sometido a cargas adicionales provocadas por rellenos con vertido de concreto y movimientos de maquinaria pesada, lo cual originó una falla sobre el mismo. Posterior a la referida falla, la tubería sufrió una obstrucción parcial originada por la acumulación de basura en una de sus secciones.

En un comunicado emitido por el mismo Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de Morelos A.C.¹⁴ se indicó que la construcción comenzó a presentar oquedades de tamaño considerable debido al arrastre de materiales del terreno de desplante y terraplén. El documento aclara que a dicha problemática se dio una solución de carácter temporal, consistente en rellenar las oquedades con vertido de concreto para restituir el material erosionado. Cabe destacar que esta respuesta temporal únicamente agravó el problema pues, además de agregar mayor carga estática al tubo de concreto de la alcantarilla, jamás se atendieron las fugas de agua que emanaban de la falla.

Las lluvias del mes de julio ampliaron la erosión interna que dejó de ser perceptible debido a las soluciones temporales que ocultaron la falla; por tal motivo el relleno con vertido de concreto se dañó, generando nuevos conductos de flujo para el agua y ampliando la zona de erosión. Esto trajo por consecuencia el reblandecimiento y debilitamiento de la construcción, pues nunca se reforzó o estabilizó apropiadamente. Las lluvias de la noche del día 11 y madrugada del 12 de julio generaron un arrastre significativo de materiales. Todos estos elementos multifactoriales originaron el socavón del 12 de julio.

Fue hasta el 4 de agosto que la obstrucción del tubo de concreto de la alcantarilla provocada por la acumulación de basura fue descubierta; el informe de dictamen reporta que “el tubo presentaba un desacoplamiento sumado al aplastamiento del mismo por la caída del macizo de concreto del primer vertido”¹⁵.

Por otro lado el dictamen pericial elaborado por el Colegio de Ingenieros Civiles de México¹⁶, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 10 de agosto de 2017, refiere literalmente en la sección de *Antecedentes* (énfasis añadido):

La formación del socavón ocurrió después de algunos días de *intensas precipitaciones*, y de acuerdo con el comunicado de la Comisión Nacional del Agua del 12 de Julio, en los últimos siete días previos llovió en el sitio del socavón la tercera parte de lo que llovió en los primeros seis meses de este año, y el acumulado de las precipitaciones de los últimos 15 días representó el 50% de lo que llueve en un año y en los primeros 12 días de julio llovió más de 10 veces lo acumulado para el mismo mes de años anteriores. Así mismo, la lluvia de las 24 horas previas a la contingencia fue de 54.5 milímetros, (54.5 litros por cada metro cuadrado de terreno), lo cual la convierte en una lluvia muy intensa.

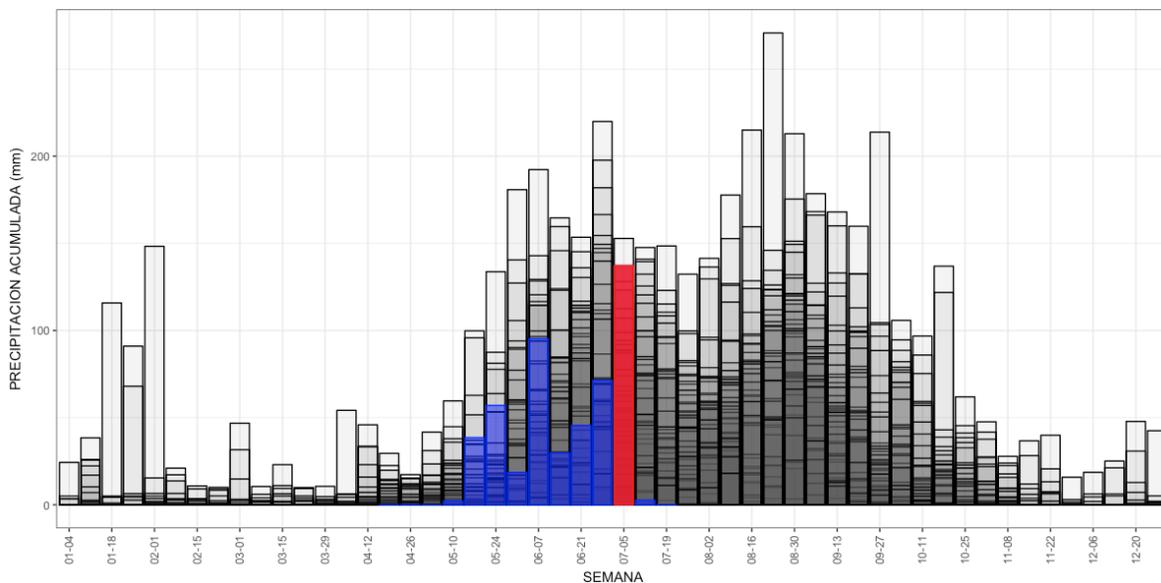
Lo anterior nos permite concluir que el dictamen realizado por el Colegio de Ingenieros Civiles de México en fecha 10 de agosto de 2017 coincide a cabalidad

por lo manifestado anteriormente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante comunicado de prensa 255-2017¹⁷ en fecha 12 de julio de 2017 bajo los siguientes términos:

De acuerdo con el análisis previo, la afectación al tramo carretero, que obligó al cierre del cuerpo A (sentido Cuernavaca-México) del libramiento de Cuernavaca, fue ocasionada por la erosión de una alcantarilla afectada por el exceso de basura, acumulación extraordinaria de agua provocada por las intensas lluvias y la deforestación del área derivada del crecimiento de la zona urbana.

Sin embargo en contraste con lo precisado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en conjunto con Gerardo Ruiz Esparza —inicialmente— y por el Colegio de Ingenieros Civiles de México —posteriormente—, los datos del Sistema Meteorológico Nacional (SMN)¹⁸ arrojan que la precipitación acumulada en Cuernavaca durante semanas previas al socavón no rebasan el promedio de los últimos cuarenta años.

La gráfica que se muestra a continuación pone en evidencia que las lluvias acaecidas semanas previas al accidente no fueron “atípicas” ya que, si bien es cierto que durante esas fechas llovió con intensidad, también lo es que en años anteriores la precipitación acumulada fue superior.



Gráfica elaborada por Humberto González Ramírez con datos del Sistema Meteorológico Nacional. [Precipitación en milímetros. Gris: 1977-2016; azul y rojo: mayo—julio 2017; rojo: semana previa al socavón].¹⁹

En resumen es válido afirmar que diversos factores fueron los que influyeron en la generación del asentamiento y no solamente el *exceso de basura, las lluvias intensas y la deforestación* ya que, como vimos, resulta básico prever circunstancias que pudieran ocasionar una situación de riesgo en la comunidad.

III. Precedentes que pudieron evitar el suceso

El socavón y su consecuencia más trágica es ya conocida: la muerte de dos personas. Posterior al incidente y como parte de las labores de investigación se busca responsabilizar tanto a las empresas como a los funcionarios que se encontraban directamente relacionados la ampliación del Paso Exprés. Sin embargo resulta importante destacar que este infortunio pudo evitarse si las autoridades encargadas hubiesen actuado con debida diligencia.

La intención de los siguientes párrafos es poner en evidencia el negligente actuar con el que operaron diversas autoridades pese a encontrarse expresamente obligados por una norma. Para ello nos centraremos especialmente en el análisis de la Ley General de Protección Civil²⁰ (LGPC), la Ley Estatal de Protección Civil de Morelos²¹ (LEPCM) y el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes²² (RISCT).

Según la fracción XVIII del artículo 2 de la LGPC debemos entender por *emergencia* cualquier “situación anormal que puede causar un daño a la sociedad y propiciar un riesgo excesivo para la seguridad e integridad de la población en general, generada o asociada con la inminencia, alta probabilidad o presencia de un agente perturbador”.

El primer párrafo del artículo 21 de la misma Ley establece que, en caso de una situación de emergencia, el auxilio a la población debe ser una *función prioritaria* de la Protección Civil; para ello las diversas instancias de coordinación actuarán conjunta y ordenadamente. El segundo y cuarto párrafo señalan respectivamente (énfasis añadido):

Con la finalidad de iniciar las actividades de auxilio en caso de emergencia, la primera autoridad que tome conocimiento de ésta, deberá proceder a la inmediata prestación de ayuda e informar tan pronto como sea posible a las instancias especializadas de protección civil.

La primera instancia de actuación especializada, corresponde a las Unidades Internas de Protección Civil de cada instalación pública o privada, así como a la autoridad municipal o de la demarcación territorial correspondiente que conozca de la situación de emergencia. Además, corresponderá en primera instancia a la unidad municipal o delegacional de protección civil el ejercicio de las atribuciones de vigilancia y aplicación de medidas de seguridad.

En el mismo orden de ideas, el artículo 15 de la LEPCM reproduce casi en su literalidad lo establecido por el artículo 21 de la LGPC en los siguientes términos (énfasis añadido):

En una situación de emergencia, el auxilio a la población debe constituirse en una función prioritaria de Protección Civil, por lo que las instancias de coordinación deberán actuar en forma conjunta y ordenada, en los términos de esta Ley y de las demás disposiciones aplicables.

Con la finalidad de iniciar las actividades de auxilio en caso de emergencia, *la primera autoridad que tome conocimiento de ésta deberá proceder a la inmediata prestación de ayuda e informar tan pronto como sea posible a las instancias especializadas de Protección Civil.*

El Reglamento y las demás disposiciones administrativas en la materia establecerán los casos en los que se requiere de una intervención especializada para la atención de una emergencia o desastre.

Sin embargo, Protección Civil fue omisa en aplicar medidas de seguridad aún cuando ya tenía conocimiento —desde semanas previas al socavón— del riesgo inminente. Lo anterior se robustece con la entrevista de radio (arriba mencionada) proporcionada por Javier Bermúdez Alarcón, Coordinador de Protección Civil del Estado de Morelos²³.

Según el artículo 54 de la LEPCM, “en situaciones de emergencias que presenten riesgo para la población, [...] la autoridad correspondiente en materia de protección civil, estará facultada para *clausurar o suspender temporalmente* el establecimiento, transporte o instalaciones que originaron la emergencia, *hasta que la situación de riesgo sea eliminada*”. La transcripción de este artículo nos permite concluir que la desventurada pérdida de dos vidas pudo ser evitada por el oportuno actuar de Protección Civil ya que, tal y como se desprende de las facultades expresamente atribuidas por la normatividad aplicable, está habilitada para *suspender temporalmente* el tránsito vehicular en tanto se resolviera la situación de riesgo.

En suma a las disposiciones anteriores también compete a las Unidades Internas de Protección Civil, a la Coordinación Municipal, a los Presidentes Municipales —dentro de su jurisdicción—, al Comité Estatal y al Poder Ejecutivo del Estado dar respuesta a situaciones de emergencia con la finalidad de proteger a la población.²⁴

El artículo 48 de la LEPCM señala que las acciones tomadas por las autoridades locales y municipales para la mitigación o eliminación de riesgos no son excluyentes de las actuaciones que realicen otras autoridades federales, estatales y municipales en el ámbito de su competencia. En otras palabras, de acuerdo al RISCT, existen autoridades que también son responsables de atender todo tipo de contingencias que se susciten en la infraestructura carretera.

De conformidad con el artículo 43 del RISCT los Centros SCT son las representaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en cada uno de los Estados que integran la Federación; cada uno de ellos contará con un Director General que, de acuerdo con lo establecido en la fracción XIV del artículo 44, tiene por atribución coordinar la realización de los trabajos que resulten de situaciones de emergencia, informando con oportunidad a las autoridades superiores.

La fracción XXVII del artículo 18 establece que corresponde a las Dirección General de Conservación de Carreteras “participar, en coordinación con los

Centros SCT, en la atención de situaciones creadas por casos fortuitos o de fuerza mayor, e intervenir en la asignación de recursos para la *atención de contingencias*”.

Según lo señalado por la fracción XXI y XXII del artículo 19 del RISCT, corresponde a la Dirección General de Servicios Técnicos “participar en la obtención de dictámenes técnicos sobre *daños en la infraestructura carretera*” y “establecer procedimientos y, en su caso, efectuar, las evaluaciones para *conocer el estado físico*, la calidad de los servicios y los niveles de operación que ofrece la infraestructura carretera a los usuarios”, respectivamente.

Bajo el mismo orden de ideas, la fracción XIV del artículo 20 del RISCT establece que corresponde a la Dirección General de Desarrollo Carretero “*verificar el estado físico* de los caminos y puentes concesionados, emitir disposiciones relativas a su *conservación y mantenimiento*, así como revisar propuestas de obra para ello”.

Finalmente, del análisis normativo realizado al RISCT, podemos apreciar que diversas Direcciones bajo el mando de Centro SCT Morelos también se encontraban obligadas a vigilar la infraestructura de la carretera con el fin último de preservar la seguridad de los usuarios; esto sin dejar de lado la facultad de Protección Civil para suspender temporalmente el tránsito vehicular en el Paso Exprés.

Análisis y discusión

1. ¿Consideras que en este caso se cometieron hechos de corrupción? Justifica tu respuesta y complementala con la lectura del Blog de Luis Darío Ángeles González: [El socavón del “paso exprés”: dos muertes, siete meses y la impunidad administrativa.](#)
2. El hecho de que el presupuesto inicial se haya duplicado al finalizar la obra, ¿es por sí mismo un acto de corrupción? Justifica tu respuesta.
3. ¿Consideras que el contexto de este caso impacta en las violaciones a derechos humanos? Discute con el texto [Violaciones, derechos humanos y contexto: herramientas propuestas para documentar e investigar.](#) Flacso México, 2017.

Notas

¹ Campari, Susana. “Enseñanza con casos. Desafíos pendientes”, en Pliscoff, Cristián (Compilador) Enseñanza y Aprendizaje de Administración y Políticas Públicas en las Américas. Universidad de Chile – Ril Editores. Chile, 2014, pp. 209-223.

² Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/DGC/Licitaciones/pasoexpress/t422/2014-17-CE-D-062-W-00-2014_Aldesem.Pdf, consultado el 04/04/2018.

³ Presidencia de la República, en <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/inauguro-el-presidente-enrique-pena-nieto-las-obras-de-ampliacion-y-modernizacion-del-libramiento-de-cuernavaca-paso-expres>, 05/04/2017; consultado el 09/03/2018.

⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en <https://www.gob.mx/sct/prensa/recorre-gre-el-libramiento-de-cuernavaca-paso-expres>, 01/04/2017; consultado el 09/03/2018.

⁵ Presidencia de la República, en <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/inauguro-el-presidente-enrique-pena-nieto-las-obras-de-ampliacion-y-modernizacion-del-libramiento-de-cuernavaca-paso-expres>, 05/04/2017; consultado el 09/03/2018.

⁶ Este oficio no fue respondido por el Centro SCT Morelos (ver solicitud de acceso a la información de 06 de marzo de 2018 con número de folio 0000900054618, Plataforma Nacional de Transparencia).

⁷ Ver: <https://aristeguinoticias.com/1207/mexico/ayudante-municipal-alerto-sobre-danos-en-paso-express-nunca-nos-hicieron-caso-dice/>, consultado el 01/03/2018.

⁸ Ver: https://www.huffingtonpost.com.mx/2017/07/12/usuario-advirtio-un-posible-accidente-en-el-paso-express-de-cuer_a_23026697/; consultado el 20/03/2018.

⁹ Ver: <https://www.vanguardia.com.mx/articulo/ya-les-habian-alertado-sobre-fallas-en-paso-express-autoridades-federales-ahora-se>, consultado el 01/03/2018.

¹⁰ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en <https://www.gob.mx/sct/prensa/la-secretaria-de-comunicaciones-y-transportes-informa/>; consultado el 20/03/2018.

¹¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en <https://www.gob.mx/sct/prensa/brinda-sct-apoyo-total-a-familiares-de-victimas-del-accidente-en-la-autopista-mexico-cuernavaca?idiom=es>; consultado el 20/03/2018.

¹² Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en <https://www.gob.mx/sct/prensa/los-ciudadanos-exigen-con-razon-el-mas-alto-estandar-de-actuacion-de-los-servidores-publicos-gre?idiom=es>; consultado el 20/03/2018.

¹³ Cabe mencionar que la página oficial del gobierno de Morelos solamente publicó la sección “F.2. Conclusiones generales” del dictamen pericial, faltando el análisis restante. Disponible en: <http://morelos.gob.mx/?q=prensa/nota/coincide-informe-del-colegio-de-ingenieros-de-morelos-con-el-dictamen-presentado-por-la#inicio>; consultado el 01/03/2018.

¹⁴ Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de México, en http://www.cicem.org/upload/comunicados/COMUNICADO_CICEM_2017_08_10.pdf; consultado el 20/03/2018.

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en <https://www.gob.mx/sct/documentos/dictamen-pericial-tecnico-del-proceso-de-falla-del-socavon-del-paso-expres-en-la-carretera-mexico-acapulco-ubicada-en-el-km-93-857>; consultado el 20/03/2018.

¹⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en <https://www.gob.mx/sct/prensa/la-secretaria-de-comunicaciones-y-transportes-informa/>; consultado el 20/03/2018.

¹⁸ Sistema Meteorológico Nacional, en <http://smn.cna.gob.mx/es/climatologia/temperaturas-y-lluvias/resumenes-mensuales-de-temperaturas-y-lluvias>; consultado el 21/03/2018.

¹⁹ González Ramírez Humberto, en <http://puntodecimal.mx/politica/de-las-multiples-omisiones-y-el-socavon-en-el-paso-expres-de-cuernavaca>; consultado el 21/03/2018.

²⁰ Ley General de Protección Civil, en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGPC_190118.pdf; consultada el 21/03/2018.

²¹ Ley Estatal de Protección Civil de Morelos, en <http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/leyes/pdf/LPROTECIONCIVILMO.pdf>; consultada el 21/03/2018.

²² Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en http://www.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/Reglamento_SCT_200831.pdf; consultada el 21/03/2018.

²³ Ver: <https://www.vanguardia.com.mx/articulo/ya-les-habian-alertado-sobre-fallas-en-paso-express-autoridades-federales-ahora-se>, consultado el 01/03/2018.

²⁴ Artículos 16, 20, 37 y 47 de la LEPCM.