

## CONTENIDO

### Iniciativas

- 4** Que reforma el artículo 58 del Código Civil Federal, en materia de igualdad de género y derecho humano al nombre, a cargo de la diputada Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, del Grupo Parlamentario de Morena
- 8** Que reforma el artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía, a cargo de la diputada Alma Lidia de La Vega Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 13** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de los artículos 2o. y 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de protección del maíz nativo a favor de los pueblos indígenas y comunidades campesinas, a cargo de la diputada Karina Margarita del Río Zenteno, del Grupo Parlamentario de Morena
- 19** Que adiciona la fracción VII al artículo 6o. de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en materia de clasificación de violencias, a cargo de la diputada Anais Miriam Burgos Hernández, del Grupo Parlamentario de Morena
- 22** Que reforma el décimo cuarto párrafo del artículo 2o. de la Ley de Migración, a cargo de la diputada Herminia López Santiago, del Grupo Parlamentario de Morena
- 26** Que reforma los artículos 22, 23, 34, 64 y 69 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, a cargo del diputado Javier Taja Ramírez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 31** Que reforma diversas disposiciones y adiciona una fracción al artículo 15 de la Ley Federal de Defensoría Pública, para que los niños, niñas y adolescentes, tengan acceso a representación y asesoría jurídica gratuita en materia familiar, independientemente de su situación económica, a través del Instituto de la Defensoría Pública, a cargo de la diputada Bertha Osorio Ferral, del Grupo Parlamentario de Morena
- 35** De decreto por el que se inscribe con letras de oro en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión el nombre de

**Pase a la página 2**

## Anexo II-1

**Miércoles 5 de febrero**

Frida Kahlo, a cargo de la diputada Elda Esther del Carmen Castillo Quintana, del Grupo Parlamentario de Morena

- 44** Que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de ciudadanía para personas de 18 años y accesibilidad a cargos de elección, a cargo del diputado Sergio Mayer Bretón, del Grupo Parlamentario de Morena
- 50** De decreto por el que se declara el día 30 de octubre “Día Nacional del Zacahuil”, a cargo del diputado Francisco Adrián Castillo Morales, del Grupo Parlamentario de Morena
- 52** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 58** Que adiciona el artículo 50 Bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de salvaguardar su vida al transitar por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 64** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 69** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 75** Que reforma la fracción VIII del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, en materia de salvaguardar la vida de los trabajadores del estado que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 81** Que reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 86** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en materia de salvaguardar la vida de las y los trabajadores que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena

- 92** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Protección Civil, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 97** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 103** Que adiciona un Título Vigésimo Séptimo al Código Penal Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 108** Que adiciona un artículo 293 Bis al Código Penal Federal, en materia de incremento de las penas causadas por violencia contra las mujeres víctimas de ácido o sustancia corrosiva, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 112** Que reforma los artículos 2o. y 11 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en materia de reconocimiento de la discapacidad orgánica o visceral, a cargo de la diputada María Guadalupe Morales Rubio, del Grupo Parlamentario de Morena
- 116** Que reforma diversas disposiciones de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, en materia de armonización legislativa, a cargo de la diputada María Guadalupe Morales Rubio, del Grupo Parlamentario de Morena
- 122** Que reforma diversas disposiciones de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en materia de armonización legislativa, a cargo de la diputada María Guadalupe Morales Rubio, del Grupo Parlamentario de Morena

## Iniciativas

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 58 DEL CÓDIGO CIVIL FEDERAL, EN MATERIA DE IGUALDAD DE GÉNERO Y DERECHO HUMANO AL NOMBRE, A CARGO DE LA DIPUTADA ANTAIRES GUADALUPE VÁZQUEZ ALATORRE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

**Antares Vázquez Alatorre**, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos: 71, fracción II, y 73, fracción XXX, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, y 77, numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 58 del Código Civil Federal**, al tenor de la siguiente:

### Exposición de Motivos

#### I. Derecho a la Igualdad y a la No Discriminación

La palabra «estirpe» es un vocablo de la lengua española que, en una sucesión hereditaria, establece el conjunto formado por la descendencia de una persona a quien ella representa y cuyo lugar toma. En los hechos, la estirpe de las familias se compone por las hijas e hijos de las personas, pero al encontrarse definida por el apellido paterno, las mujeres han sido eliminadas de los registros ancestrales de todas las estirpes.

En España, país del que surgen tanto nuestro sistema legal como la organización social actual, fue hasta el siglo XV en que se empezaron a crear las líneas genealógicas claramente definidas por un apellido que identificara a las y los miembros de una misma familia.

Fue así que surgieron apellidos que perduran hasta nuestros días, algunos surgidos de la conversión de los nombres de pila (González de Gonzalo, o López de Lope); o a raíz de los oficios: Herrero, Zapatero, Maestro —o sus adaptaciones Ferrer, Sabater, Mestre o Fuster en otros idiomas—, mientras que otros fueron creados según las características físicas del líder de las familias: Rubio, Calvo, Bermejo; y también hubo

quienes hicieron una conversión toponímica (Francés, Aragón, Valencia, etcétera).

En esta gran variedad de orígenes existía un único factor en común: sea cual fuere el surgimiento del apellido, éste se daba a raíz del nombre, oficio, características físicas o lugar de origen del *pater familias*, es decir: el hombre a la cabeza de la estirpe.

En nuestro país, los antecedentes de las instituciones registrales datan desde la llegada de los españoles, cuando la iglesia católica atrajo a su poder el registro de la población, siendo los jerarcas católicos quienes tenían estas facultades a raíz de ser ellos quienes efectuaban los bautizos y los matrimonios, obteniendo así el primer acceso a los registros de las y los nacidos en América, dominio que no fue interrumpido sino hasta la expedición de las Leyes de Reforma, de las cuales forma parte la Ley Orgánica del Registro Civil —expedida el 28 de julio de 1859, en plena Guerra Civil— dando un paso esencial para lograr la secularización de los distintos ámbitos públicos que se encontraban en manos de la iglesia.

Es a partir de ese momento, y junto con la Ley del Estado Civil de las Personas, que el Estado se determinó como el responsable primordial de otorgar y controlar el estado civil de las personas, que posteriormente se relacionaría con un concepto más avanzado: el derecho a la identidad personal, el cual otorga a cada individuo la oportunidad de contar con un nombre, un apellido, una nacionalidad y una familia.

De forma indudable, el Registro Civil impacta en la formación de la nación, pues define a sus ciudadanos tanto en el terreno social como en el jurídico, y es a partir de su creación cuando el Estado comenzó a proveer a los individuos de la seguridad de su identidad. Hoy en día los distintos registros de los estados del país dan cuenta de la historia de toda la población, pues informan quiénes son las mujeres y hombres que habitan este país, dónde nacieron, con quién han contraído matrimonio, dónde murieron, etcétera.

Si bien es cierto que la separación de la Iglesia y el Estado fue significativa y radical en materia registral, también es cierto que desde 1859 hasta la fecha, el registro de las mexicanas y mexicanos —aunque eficiente y cada vez mejor realizado a raíz del avance de las tecnologías— continúa negando de manera amplia

el derecho de las mujeres a la igualdad y a que su nombre sea parte de la identidad de su descendencia.

## II. Derecho Humano al Nombre

El artículo 29 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que:

*Artículo 29. En los casos de invasión, perturbación grave de la paz pública, o de cualquier otro que ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto, solamente el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, con la aprobación del Congreso de la Unión o de la Comisión Permanente cuando aquel no estuviere reunido, podrá restringir o suspender en todo el país o en lugar determinado el ejercicio de los derechos y las garantías que fuesen obstáculo para hacer frente, rápida y fácilmente a la situación; pero deberá hacerlo por un tiempo limitado, por medio de prevenciones generales y sin que la restricción o suspensión se contraiga a determinada persona. Si la restricción o suspensión tuviese lugar hallándose el Congreso reunido, éste concederá las autorizaciones que estime necesarias para que el Ejecutivo haga frente a la situación; pero si se verificase en tiempo de receso, se convocará de inmediato al Congreso para que las acuerde.*

*En los decretos que se expidan, no podrá restringirse ni suspenderse el ejercicio de los derechos a la no discriminación, al reconocimiento de la personalidad jurídica, a la vida, a la integridad personal, a la protección a la familia, al nombre, a la nacionalidad; los derechos de la niñez; los derechos políticos; las libertades de pensamiento, conciencia y de profesar creencia religiosa alguna; el principio de legalidad y retroactividad; la prohibición de la pena de muerte; la prohibición de la esclavitud y la servidumbre; la prohibición de la desaparición forzada y la tortura; ni las garantías judiciales indispensables para la protección de tales derechos. [El resaltado es propio].*

En este sentido, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), en el Amparo Directo en Revisión 2424/2011 estableció que, a raíz de la reforma constitucional del 10 de junio de 2011 en materia de derechos humanos, se podía determinar que el derecho al nombre es un derecho humano al encon-

trarse entre aquellos derechos que no podrán restringirse ni suspenderse ni siquiera en lo que se ha llamado un «estados de excepción»; sin embargo, también se hizo notar que la norma suprema no define lo que debe entenderse por «derecho al nombre» ni tampoco fijaba su sentido o alcance, por lo que resultaba necesario observar este derecho desde la óptica de los tratados internacionales en materia de derechos humanos y de sus interpretaciones autorizadas.

Ante ello y con base en que el segundo párrafo del artículo 1o. constitucional exige que el sentido de los derechos humanos se interprete de conformidad con la propia Constitución y con los tratados internacionales, de forma tal que se favorezca de la manera más amplia a las personas; se tiene la obligación de analizar el contenido y alcance de tales derechos a partir de dos métodos interpretativos, a saber, el sistémico y el *pro personae*.

Por su parte, el artículo 18 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, tratado internacional del que el Estado mexicano forma parte, establece que:

*Artículo 18. Toda persona tiene derecho a un nombre propio y a los apellidos de sus padres o al de uno de ellos. La ley reglamentará la forma de asegurar este derecho para todos, mediante nombres supuestos, si fuere necesario.*

En consecuencia, la SCJN manifestó que la identificación cumple con la función de ser el nexo social de la identidad, siendo uno de sus elementos determinantes el nombre, derecho humano con el siguiente contenido y alcance:

1. El nombre es el conjunto de signos que constituye un elemento básico e indispensable de la identidad de cada persona, sin el cual no puede ser reconocida por la sociedad.
2. Está integrado por el nombre propio y los apellidos.
3. Está regido por el principio de autonomía de la voluntad, pues **debe ser elegido libremente por la persona misma, las madres, padres o tutores, según sea el momento del registro**; por tanto, no puede existir ningún tipo de restricción ilegal o ilegítima al derecho ni interferencia en la decisión; sin

embrago, sí puede ser objeto de reglamentación estatal, siempre que ésta no lo prive de su contenido esencial.

4. Incluye dos dimensiones: la primera relativa a tener un nombre y, la segunda, concerniente al ejercicio de modificar el dado originalmente por los padres al momento del registro; por lo que, una vez registrada la persona, se debe garantizar la posibilidad de preservar o modificar el nombre y apellido.

5. Es un derecho no suspendible, incluso en tiempos de excepción.

Ahora bien, la Suprema Corte también señaló que los instrumentos internacionales permiten ciertas restricciones específicas respecto del ejercicio de los derechos humanos en ellos reconocidos, siempre que aquellas cumplan con los siguientes criterios:

- a) Estar previstas en ley (legalidad);
- b) Satisfacer un principio de necesidad;
- c) Estar acordes con los fines establecidos en los instrumentos internacionales;
- d) Ser razonables;
- e) Atender al principio de proporcionalidad; y
- f) Al principio de sociedad democrática.

Por lo anterior, se precisó que la regulación para el ejercicio del derecho al nombre es constitucional y convencionalmente válida siempre que la misma se encuentre en ley, bajo condiciones dignas y justas y **no para establecer límites que en su aplicación equivalgan en la realidad a una cancelación de su contenido esencial.**

De ahí que, la razón subyacente de la prohibición en estudio radicaba en el respeto del principio de la inmutabilidad del nombre, lo cual, a juicio de la SCJN, no podía considerarse como un fin legítimo y mucho menos como una medida necesaria, razonable ni proporcional.

Es decir, **se indicó que el derecho al nombre implica la prerrogativa de su modificación, misma que**

**puede estar reglamentada en la ley a efecto de evitar que conlleve un cambio en el estado civil o la filiación, implique actuar de mala fe, se contraríe la moral o se busque defraudar a terceros.**

Por otro lado, la Suprema Corte de Justicia de la Nación también ha definido de manera particular, que es inconstitucional obligar a registrar a un recién nacido anteponiendo el apellido paterno, estableciendo que la práctica de colocar el apellido del hombre primero relega a la mujer a un rol secundario en el ámbito familiar.

Mediante la resolución del Amparo en Revisión 208/2016, la SCJN confirmó que las madres y padres pueden decidir el orden de los apellidos de sus hijos, al declarar la inconstitucionalidad de la parte correspondiente del Código Civil de la Ciudad de México, cuyo mandato obliga a que el primer apellido sea el del padre y el segundo el de la madre.

A raíz de esta declaración de inconstitucionalidad sobre una porción del artículo 58 del Código Civil para el Distrito Federal, misma que establece que «los recién nacidos serán registrados con el apellido paterno primero y el materno después», el máximo órgano jurisdiccional del país definió que dicha disposición establece un prejuicio que discrimina y disminuye el rol de las mujeres en las familias y, en consecuencia, en la sociedad, ordenando que se deberán expedir nuevas actas de nacimiento a las menores con el orden de los apellidos deseado por las madres y los padres.

En esta importante resolución, la Suprema Corte confirma que la imposición del apellido paterno responde a un trasfondo histórico en el cual la concepción de éste como jefe y portador del apellido de la familia, relega a las mujeres al papel de simples integrantes, negando con ello las funciones indispensables de crianza, dirección y sostenimiento que cada vez con mayor frecuencia desempeñan las mujeres, tal como se ha expresado de forma previa en el apartado anterior de la presente iniciativa.

De tal forma, **no se encuentra justificado limitar el derecho de los padres a elegir el nombre de sus hijos a partir de prejuicios que pretendan perpetuar la situación de superioridad del hombre en las relaciones familiares.**

### III. Situación Actual de los Hogares en México

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el 71 por ciento de los hogares en México son nucleares, esto quiere decir que se encuentran formados por la madre, el padre y las hijas o hijos; o sólo por la madre, o el padre con hijas e hijos. La información del Censo de Población y Vivienda 2020 muestra que, a nivel nacional, en 33 de cada 100 hogares las mujeres son reconocidas como jefas de la vivienda, esto significa **11 millones 474 mil 983 hogares**.

En las últimas décadas, los cambios ocurridos en México, tanto demográficos y económicos, como sociales y culturales, han influido en el aumento de los hogares con jefatura femenina, lo que ha motivado diversas investigaciones<sup>1</sup> para conocer las causas y las condiciones en las que se desarrollan. También han suscitado nuevos retos en materia de política pública en apoyo a este tipo de hogares, por considerar la vulnerabilidad social y económica a la que pueden enfrentarse, al igual que las repercusiones sobre el bienestar de los miembros que los conforman.

Algunos factores que se han documentado y que tienen un impacto en el crecimiento de los hogares los que una mujer se encuentra al frente son:

a) Los de tipo demográfico: el descenso de la fecundidad, los movimientos migratorios, el envejecimiento poblacional con una mayor esperanza de vida para las mujeres, el aumento de las prácticas conyugales y reproductivas consensuales;

b) Los socioeconómicos: las crisis económicas en el las que han generado la caída de los ingresos reales de las familias, la escasez de empleo, la incorporación femenina en el mercado laboral, el abandono de los padres o la falta de reconocimiento sobre las hijas o hijos que se engendran; y

c) Los socioculturales: se cuestiona el discurso patriarcal que considera al padre como autoridad máxima de la familia, nuevos roles de género y de responsabilidades de la mujer en el interior de los hogares y la búsqueda de una mayor autonomía de las mujeres.

En la gran mayoría de los hogares mono maternos, el apellido que llevan las hijas o hijos es el del padre.

Esta situación no es reciente y, de hecho, podemos encontrar hogares en los que por más de dos generaciones son las mujeres las que —por múltiples razones— lideran, dirigen y sostienen sus hogares, en muchos de ellos esta tercera generación continúa portando como primer apellido el de hombres que no conocen, o quienes por diversos motivos no han sido responsables económica y afectivamente.

Por ello, para muchas hijas e hijos que han crecido en estos hogares, la posibilidad de elegir para su descendencia el apellido materno de sus madres no es solo una reivindicación de su propia identidad, sino el establecimiento de una estirpe que permita a las generaciones futuras el conocimiento de su origen, de sus tradiciones, y que permita también dar un reconocimiento a las mujeres que en muchas partes del país sostienen no sólo a las familias sino a sus comunidades a lo largo de las generaciones.

### IV. Armonización con la Reforma Política del Distrito Federal, 2015

A raíz de la reforma constitucional por la que se creó la Ciudad de México como una entidad federativa, y a la desaparición del Distrito Federal, se plantea la armonización de los términos que contiene actualmente el artículo 58 del Código Civil Federal.

Con base en lo previamente expuesto y a fin de dar mayor claridad respecto a la parte normativa que se pretende modificar, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

DICE	DEBE DECIR
Artículo 58.- El acta de nacimiento se levantará con asistencia de dos testigos. Contendrá el día, la hora y el lugar del nacimiento, el sexo del presentado, el nombre y apellidos que lo correspondan; asimismo, la razón de si se ha presentado vivo o muerto; la impresión digital del presentado. Si éste se presenta como hijo de padres desconocidos, el Juez del Registro Civil le pondrá el nombre y apellidos, haciéndose constar esta circunstancia en el acta.	Artículo 58.- El acta de nacimiento se levantará con asistencia de dos testigos. Contendrá el día, la hora y el lugar del nacimiento, el sexo del presentado, el nombre y apellidos que lo correspondan en el orden que definan la madre y el padre, pudiendo elegir de entre sus apellidos maternos y paternos; asimismo, la razón de si se ha presentado vivo o muerto; y la impresión digital del presentado. Si éste se presenta como hija o hijo de padres desconocidos, la o el Juez del Registro Civil le pondrá el nombre y apellidos, haciéndose constar esta circunstancia en el acta.
<i>Sin correlativo.</i>	En los casos en que nazcan más hijas o hijos en el mismo núcleo familiar, éstos deberán llevar el mismo orden de apellidos que su primera hermana o hermano.
Si el nacimiento ocurriere en un establecimiento de reclusión, el Juez del Registro Civil deberá asentar como domicilio del nacido, el Distrito Federal.	Si el nacimiento ocurriere en un establecimiento de reclusión, la o el Juez del Registro Civil deberá asentar como domicilio del la o el nacido, la Ciudad de México el Distrito Federal.
En los casos de los artículos 60 y 77 de este Código el Juez pondrá el apellido paterno de los progenitores o los dos apellidos del que lo reconozca.	En los casos de los artículos 60 y 77 de este Código, la o el Juez pondrá el apellido paterno de los progenitores o los dos apellidos de la persona que la o lo reconozca.
En todos los casos que se requiera, el juez del Registro Civil está obligado a registrar en el acta de nacimiento el nombre solicitado, con estricto apego a las formas orales, funcionales y simbólicas de comunicación pertenecientes a las lenguas indígenas.	En todos los casos que se requiera, la o el juez del Registro Civil está obligado a registrar en el acta de nacimiento el nombre solicitado, con estricto apego a las formas orales, funcionales y simbólicas de comunicación pertenecientes a las lenguas indígenas.

Por lo antes expuesto y fundado, se somete a consideración de esta soberanía, la presente iniciativa con proyecto de:

**Decreto por el que se reforma el artículo 58 del Código Civil Federal, en materia de igualdad de género y el derecho humano al nombre**

**Único.** Se reforma el artículo 58 del Código Civil Federal, en los términos siguientes:

**Artículo 58.** El acta de nacimiento se levantará con asistencia de dos testigos. Contendrá el día, la hora y el lugar del nacimiento, el sexo del presentado, el nombre y apellidos que le correspondan **en el orden que definan la madre y el padre, pudiendo elegir de entre sus apellidos maternos y paternos**; asimismo, la razón de si se ha presentado vivo o muerto; y la impresión digital del presentado. Si éste se presenta como **hija o** hijo de padres desconocidos, **la o** el Juez del Registro Civil le pondrá el nombre y apellidos, haciéndose constar esta circunstancia en el acta.

**En los casos en que nazcan más hijas o hijos en el mismo núcleo familiar, éstos deberán llevar el mismo orden de apellidos que su primera hermana o hermano.**

Si el nacimiento ocurriere en un establecimiento de reclusión, **la o** el Juez del Registro Civil deberá asentar como domicilio de **la o** el nacido, **la Ciudad de México.**

En los casos de los artículos 60 y 77 de este Código, **la o** el Juez pondrá el apellido paterno de los progenitores o los dos apellidos de **la persona** que **la o** lo reconozca.

En todos los casos que se requiera, **la o** el juez del Registro Civil está obligado a registrar en el acta de nacimiento el nombre solicitado, con estricto apego a las formas orales, funcionales y simbólicas de comunicación pertenecientes a las lenguas indígenas.

**Transitorios**

**Primero.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente del de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** En un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir del día siguiente de la entrada en vigor del presente Decreto, las legislaturas de cada entidad federativa deberán armonizar las disposiciones legales que correspondan al contenido del presente.

**Nota**

1 [1]En el documento Vulnerabilidad sociodemográfica: viejos y nuevos riesgos para comunidades, hogares y personas (Cepal/Celade, 2002) se relaciona la vulnerabilidad social con grupos específicos de la población, cuya identificación obedece a ciertos criterios: la existencia de algún factor contextual que los hace más propensos a enfrentar circunstancias adversas para su inserción social y desarrollo personal, el ejercicio de conductas que entrañan mayor exposición a eventos dañinos, o la presencia de algún atributo básico como la edad, el sexo o la condición étnica que se supone les origina riesgos o problemas comunes.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada Antares Vázquez Alatorre (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 80. DE LA LEY FEDERAL DE CINEMATOGRAFÍA, A CARGO DE LA DIPUTADA ALMA LIDIA DE LA VEGA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, diputada **Alma Lidia de la Vega Sánchez**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos: 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta soberanía la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 80. de la Ley Federal de Cinematografía**, de conformidad con la siguiente:

### Exposición de Motivos

Con fecha 8 de mayo de 2024, la Cámara de Diputados fue notificada de la **Declaratoria General de Inconstitucionalidad 2/2024**, signada por la presidenta de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) y planteada por la Primera Sala de ese Alto Tribunal, al resolver, en sesión de 25 de octubre de 2023, por unanimidad de cinco votos, el Amparo en Revisión 652/2022, en el que **se declaró la inconstitucionalidad del artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía (LFC), en la porción normativa relativa a que las películas deberán ser exhibidas al público en su versión original, excepto las clasificadas para el público infantil y los documentales educativos que podrán exhibirse de manera doblada**, con la finalidad de que el Congreso de la Unión, como autoridad emisora, cuente con un plazo de 90 días naturales para modificar o derogar la norma en cuestión, a efecto de superar el problema de inconstitucionalidad. Lo anterior con fundamento en los artículos 107, fracción II, párrafo tercero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM),<sup>1</sup> 223 y 232 de la Ley de Amparo.<sup>2</sup>

Con el objeto de precisar el contenido normativo impugnado mediante el Amparo en Revisión 652/2022 que motiva la presentación de esta iniciativa, es pertinente retomar a la letra el precepto declarado como inconstitucional:

***Artículo 8o.** Las películas serán exhibidas al público en su versión original y subtituladas al español, en los términos que establezca el Reglamento. Las clasificadas para público infantil y los documentales educativos podrán exhibirse dobladas, pero siempre subtituladas en español.*

De acuerdo con el texto del Amparo en comento, la Sala identificó que el artículo objetado impone dos tipos de obligación a cargo de las exhibidoras:

**29.** (...) *la norma anteriormente transcrita impone dos obligaciones principales correlacionadas a cargo de las personas que exhiben películas, como es el caso de las quejas: una referente al **doblaje** y otra relativa al **subtitulaje**.*

**30.** *Por lo que hace al doblaje, el artículo impugnado establece que las películas deberán ser exhi-*

*bidas al público en su versión original, excepto por las clasificadas para el público infantil y los documentales educativos. En relación con el subtitulaje, se prevé que, independientemente de la clasificación o idioma de las películas, todas deben ser subtituladas al español.<sup>3</sup>*

Dado que los conceptos de violación expuestos por la quejosa se relacionaban con cada una de las mencionadas obligaciones de forma diferenciada, la Primera Sala analizó primero aquellos en los que fue combatida la obligación de subtítular todas las películas al español, independientemente de su idioma original o clasificación, mismos que devinieron infundados y, por lo tanto, tal obligación no es objeto de esta iniciativa.

Posteriormente, la Sala procedió al análisis del concepto de violación relativo a la prohibición de doblar las películas que no sean infantiles o los documentales educativos, considerando que el artículo 8o. de la LFC es violatorio de la libertad de comercio consagrado en el artículo 5o. de la CPEUM, “puesto que importa una restricción innecesaria y desproporcionada en relación con los fines que persigue”, resultando que éste fuera declarado esencialmente fundado, por lo que no sólo resulta necesario, sino también urgente, reformar a la brevedad el precepto en cuestión de la Ley Federal de Cinematografía, ya que de acuerdo con el expediente de la Declaratoria General de Inconstitucionalidad 2/2024, el plazo de los 90 días que señala nuestra Carta Magna, está corriendo desde el 2 de septiembre de 2024 y podría vencer el 27 de febrero de 2025.

La Sala consideró que si bien la reforma al artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía se refirió únicamente a la incorporación de la obligación de subtítular todas las películas al español, la modificación habilitó el análisis de la obligación relativa al doblaje de las películas.

Al respecto, la parte quejosa argumentó que el artículo reclamado representa una violación de sus derechos a la libertad de comercio e igualdad (artículos 1o. y 5o. constitucionales y 6o. del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos Sociales y Culturales), al estimar que le prohíbe exhibir películas dobladas al español que no sean las clasificadas para público infantil y los documentales educativos, generando

una restricción injustificada a su libertad de comercio, impidiéndole llegar a los sectores de la población que no saben leer, que no lo hacen con la fluidez necesaria o que simplemente no optan por ese tipo de presentación, los cuales dejan de asistir a las salas cinematográficas en donde se exhiben películas extranjeras únicamente habladas en su idioma original, traducidas al español por medio de subtítulos, pero sin doblar. Además, consideró que la actividad que realiza es lícita y no es perjudicial para terceros ni para la sociedad, por lo que, de conformidad con el artículo 5o. de la Constitución, no puede ser restringida su libertad de comercio.

Del análisis de los argumentos anteriores, la Primera Sala advirtió que el artículo 8o. de la LFC efectivamente establece una prohibición aparente de doblar las películas que no estén clasificadas para público infantil y los documentales educativos, situación frente a la cual el Tribunal aplicó un test de proporcionalidad por tratarse de una norma prohibitiva emitida por el Poder Legislativo que incide en las libertades económicas.

En primer término, la Sala interpretó que resulta por demás claro que la actividad desempeñada por la parte quejosa (consistente, entre otras, en la exhibición de películas cinematográficas) se encuentra tutelada *prima facie* por el derecho de libertad de comercio, toda vez que no se encuentra en ningún supuesto de restricción previsto por el artículo 5o. de la CPEUM (su actividad es lícita y no afecta derechos de terceros ni de la sociedad en general). Asimismo, la juzgadora consideró determinar que el precepto reclamado ciertamente incide en el contenido *prima facie* del derecho referido, al imponerle la obligación de exhibir las películas en su versión original y subtituladas al español, con excepción de las clasificadas para el público infantil y los documentales educativos, mismas que pueden o no estar dobladas, siempre y cuando tengan subtítulos.

Si bien, de acuerdo con la Exposición de Motivos que derivó en la reforma al Artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 22 de marzo de 2021, el Congreso de la Unión impuso a las exhibidoras la obligación de subtítular todas las películas con la finalidad de incluir a las personas con discapacidad auditiva, así como una alternativa para atemperar la barrera del idioma en quienes desconocen el lenguaje original de una obra cinematográfica, ello no puede considerarse

suficiente para desestimar la afectación a la libertad de comercio generada por el impedimento de doblar aquellas películas que no sean infantiles o documentales educativos, pues aun cuando se subtitulen, siguen sin ser verdaderamente accesibles a un sector importante de la población.

De acuerdo con el Amparo en Revisión 2352/97, resuelto desde el 6 de marzo del año 2000 por mayoría de ocho votos en el Pleno de la Suprema Corte, la obligación de que las películas deban exhibirse en su versión original (aunque estén subtituladas), constituye un obstáculo a la libertad de comercio, pues no permite llegar a aquellas personas que no saben leer, que lo hacen de manera deficiente o que no optan por ese tipo de presentaciones.

Con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), del año 1970 a 2020 el porcentaje de la población de 15 y más años que no saben leer ni escribir bajó de 25.8 por ciento a 4.7 por ciento (4 millones 454 mil 431 personas),<sup>4</sup> lo que representa un sector aún muy alto, sin dejar de mencionar el rango considerable de personas en condiciones de analfabetismo funcional, entendiéndose por ellas a quienes lograron cursar hasta el segundo año de educación primaria como máximo. Asimismo, según el Instituto Nacional para la Educación de los Adultos (INEA), se estimó que de las 98 millones 756 mil 83 personas de 15 años y más en nuestro país, al 31 de diciembre de 2023 existe un rezago educativo total de 27 mil 561 mil 358 personas.<sup>5</sup> Por estas razones, resultó dable para la Primera Sala del Alto Tribunal considerar que existe un rango de personas que no cuentan con la posibilidad de leer de manera debida y con fluidez.

Por otra parte, la Sala reiteró además que constituye una presunción humana que, por regla general, las personas que no saben leer o no lo hacen de manera fluida carecen de interés para asistir a las salas de cine en que se exhiben películas habladas en algún idioma distinto al español con subtítulos, debido a la falta de comprensión del argumento y los diálogos, impidiendo o menguando la posibilidad de disfrutar de la obra; de igual manera, se reconoció que existe un sector poblacional que simplemente no optan por ese tipo de presentaciones, aun sin tener alguna barrera de lenguaje.

En consecuencia, la Corte ha sostenido, incluso con anterioridad a la existencia del Amparo en Revisión

652/2022 que dio origen a la Declaratoria General de Inconstitucionalidad 2/2024, que la medida establecida en el Artículo 8o. de la LFC incide en el derecho a la libertad de comercio pues impide que quien se dedica a la exhibición de películas distintas a las clasificadas para público infantil y documentales educativos, puedan llegar a dichos sectores. Sustenta lo anterior la Tesis Aislada P. LXXXIX/2000, de rubro “Películas cinematográficas en idioma extranjero. El artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía que prevé su exhibición en versión original y, en su caso, subtituladas en español, con excepción de las clasificadas para público infantil y los documentales educativos, que podrán exhibirse dobladas al español, transgrede las garantías de libertad de comercio e igualdad previstas en el artículo 5o. de la Constitución federal”.<sup>6</sup>

Posteriormente, la Primera Sala procedió a someter a test de proporcionalidad la restricción a la libertad de comercio prevista en el precepto en cuestión para que ésta pudiera ser considerada como constitucional, a partir de:

1. Verificar si la medida legislativa persigue un fin constitucionalmente válido;
2. Analizar la idoneidad de la medida para satisfacer en alguna medida su propósito constitucional;
3. Evaluar la necesidad de la medida implementada, corroborando si existen otros medios igualmente idóneos para lograr los fines y si estas alternativas intervienen con menor intensidad en el derecho fundamental afectado; y
4. Analizar si la medida es proporcional en sentido estricto.

En relación con el primer punto, la Sala realizó un análisis que no se limitó a la revisión del proceso legislativo que derivó en la reforma al artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía publicada en el DOF el 22 de marzo de 2021, sino que se remontó a la publicación originaria de la propia Ley el 29 de diciembre de 1992, del cual observó que, en efecto, la intención del legislador sí fue, y sigue siendo, la de priorizar la exhibición de las películas en su idioma original, limitando su doblaje. Esta situación fue valorada como la persecución de un fin constitucionalmente válido, con-

sistente en el respeto irrestricto a la concepción y realización de las obras cinematográficas mediante la salvaguarda de su originalidad, autenticidad y finalidad, lo cual a su vez, comprende la promoción, respeto, protección, difusión, enriquecimiento, fortalecimiento, desarrollo y acceso a la cultura de la sociedad en general, fundamentado en el Artículo 4o., párrafo décimo tercero de la CPEUM, el cual consagra el derecho a la cultura, pues las películas son obras culturales y artísticas que constituyen el objeto primordial de la industria cinematográfica.

Con respecto al análisis planteado en el numeral dos, el juzgador valoró que el artículo impugnado efectivamente incorpora una medida idónea para conseguir el fin pretendido, toda vez que la obligación consistente en exhibir películas al público en su versión original, con excepción de las que ya se han mencionado previamente, guarda una relación con el fin de garantizar el respeto a la concepción y realización de las obras cinematográficas, en virtud de que los diálogos y sonorización será la auténtica, perteneciente al momento de creación y filmación de la película, permitiendo reflejar la visión e intención artística del director, tal y como fue concebida y realizada, fomentando a su vez la diversidad y el acceso cultural.

En relación con la evaluación de la necesidad de la medida, la Primera Sala estimó que doblar las películas permite su comprensión y accesibilidad para la generalidad de la población, situación que forma parte del fin perseguido por el legislador, ya que así las personas tienen plena posibilidad de disfrutar de éstas, por lo que no puede considerarse que el doblaje conculque en mayor medida lo previsto en el artículo 8o. de la LFC con respecto al derecho a la cultura o que se modifiquen en su integridad las obras cinematográficas, impactando en el respeto irrestricto a la concepción y realización de éstas.

La Sala sopesó que existen otro tipo de medidas menos restrictivas de la libertad de comercio —como la determinación de porcentajes de exhibición de películas en su idioma original y dobladas—, que pondrían las obras al alcance del sector de personas que no sabe leer, que no lo hace con la fluidez necesaria o que no optan por este tipo de presentación. Por lo tanto, la SCJN determinó que la obligación de exhibir las obras cinematográficas en su idioma original subtituladas al español, con excepción de las clasificadas pa-

ra el público infantil y los documentales educativos, es una medida que no es absolutamente necesaria para salvaguardar el respecto a la concepción y realización de las películas, por lo tanto, se juzga como inconstitucional.

Finalmente, la Sala valoró como considerablemente alto el grado de afectación a la libertad de comercio derivado de la medida legislativa, frente a los beneficios obtenidos por su implementación, los cuales resultan sumamente bajos o nulos, por lo que la medida tampoco superó el examen de proporcionalidad en sentido estricto, abonando a declarar la inconstitucionalidad del precepto.

En consecuencia, la iniciativa con proyecto de decreto que presento ante esta soberanía incorpora una modificación mínima, pero necesaria para ajustar el contenido del artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía con los criterios expuestos por la SCJN y superar los problemas de constitucionalidad declarados por la Primera Sala en el Amparo en Revisión 652/2022, que derivó en la Declaratoria General de Inconstitucionalidad 2/2024.

A continuación, se plasma el contenido de la propuesta, comparándolo con el texto vigente de la ley.

LEY FEDERAL DE CINEMATOGRAFÍA	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
<p><b>ARTÍCULO 8o.-</b> Las películas serán exhibidas al público en su versión original y subtituladas al español, en los términos que establezca el Reglamento. Las clasificadas para público infantil y los documentales educativos podrán exhibirse dobladas, pero siempre subtituladas en español.</p>	<p><b>ARTÍCULO 8o.-</b> Las películas serán exhibidas al público en su versión original y subtituladas al español, en los términos que establezca el Reglamento. <b>Cualquier película, especialmente</b> las clasificadas para público infantil y los documentales educativos, <b>podrán exhibirse dobladas, pero siempre subtituladas</b> al español.</p> <p><b>Transitorios</b>  <b>Primero.-</b> El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.  <b>Segundo.-</b> El Poder Ejecutivo contará con un plazo de 60 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para modificar el Reglamento de la Ley Federal de Cinematografía y demás disposiciones que deriven de esta.</p>

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto que reforma el artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía**

**Único.** Se reforma el artículo 8o. de la Ley Federal de Cinematografía, para quedar como sigue:

**Artículo 8o.** Las películas serán exhibidas al público en su versión original y subtituladas al español, en los términos que establezca el Reglamento. **Cualquier película, especialmente** las clasificadas para público infantil y los documentales educativos, **podrá** exhibirse **doblada**, pero siempre **subtitulada** al español.

**Transitorios**

**Primero.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** El Poder Ejecutivo contará con un plazo de 60 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para modificar el Reglamento de la Ley Federal de Cinematografía y demás disposiciones que deriven de esta.

**Notas**

I [1]**Artículo 107.** Las controversias de que habla el artículo 103 de esta Constitución, con excepción de aquellas en materia electoral, se sujetarán a los procedimientos que determine la ley reglamentaria, de acuerdo con las bases siguientes:

II. (...)

(...)

Cuando los Tribunales Colegiados de Circuito establezcan jurisprudencia por reiteración, o la Suprema Corte de Justicia de la Nación por precedentes, en la cual se determine la inconstitucionalidad de una norma general, su Presidente lo notificará a la autoridad emisora. Transcurrido el plazo de 90 días naturales sin que se supere el problema de inconstitucionalidad, la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitirá, siempre que fuere aprobada por una mayoría de cuando menos seis votos, la declaratoria general de inconstitucionalidad, con efectos generales, en la cual se fijarán sus alcances y condiciones en los términos de la ley reglamentaria.

2[1] **Artículo 223.** Las razones que justifiquen las decisiones contenidas en las sentencias que dicten las salas de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, constituyen precedentes obligatorios para todas las autoridades jurisdiccionales de la Federación y de las entidades federativas cuando sean tomadas por mayoría de cuatro vo-

tos. Las cuestiones de hecho o de derecho que no sean necesarias para justificar la decisión no serán obligatorias.

**Artículo 232.** Cuando el pleno o las salas de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en los juicios de amparo indirecto en revisión, establezcan jurisprudencia en la que determinen la inconstitucionalidad de una norma general, se procederá a la notificación a que se refiere el tercer párrafo de la fracción II del artículo 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Una vez que se hubiere notificado al órgano emisor de la norma y transcurrido el plazo de 90 días naturales sin que se modifique o derogue la norma declarada inconstitucional, el pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitirá la declaratoria general de inconstitucionalidad correspondiente siempre que hubiera sido aprobada por mayoría de cuando menos ocho votos.

Cuando el órgano emisor de la norma sea el órgano legislativo federal o local, el plazo referido en el párrafo anterior se computará dentro de los días útiles de los periodos ordinarios de sesiones determinados en la Constitución Federal, en el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, o en la Constitución Local, según corresponda.

3 Sentencia recaída al Amparo en Revisión 652/2022, Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Ponente Ministro Jorge Mario Pardo Rebolledo, 25 de octubre de 2023.

4 [1]Inegi. (2020). Analfabetismo. Consultado el 10 de enero de 2025. Recuperado de <https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/analfabeta.aspx?tema=P>

5 [1]INEA. (2023). Estimación de la población de 15 años y más en rezago educativo por entidad federativa Al 31 de diciembre de 2023. Consultado el 10 de enero de 2025. Recuperado de [http://www.inea.gob.mx/images/documentos/rezago\\_educativo/es\\_tim\\_rez\\_edu\\_2023\\_ent.pdf](http://www.inea.gob.mx/images/documentos/rezago_educativo/es_tim_rez_edu_2023_ent.pdf)

6 [1]Tesis [A.]: P/A. LXXXIX/2000, Semanario judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, tomo XI, junio de 2000, p. 30. Reg. digital 191690.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada Alma Lidia de la Vega Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LOS ARTÍCULOS 2o. Y 4o. DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE PROTECCIÓN DEL MAÍZ NATIVO A FAVOR DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y COMUNIDADES CAMPESINAS, A CARGO DE LA DIPUTADA KARINA MARGARITA DEL RÍO ZENTENO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, diputada **Karina Margarita del Río Zenteno**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, diputada federal de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos: 71, fracción II, 72, inciso h, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento a consideración de la Cámara de Diputados, la **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 2o. y 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de protección del maíz nativo a favor de los pueblos indígenas y comunidades campesinas**, al tenor de la siguiente:

### Exposición de Motivos

Como diputada de un distrito mayoritariamente indígena en Chiapas, es mi compromiso presentar iniciativas que salvaguarden los derechos de los pueblos indígenas y comunidades campesinas; el maíz nativo es crucial para el alimento no solo de los pueblos indígenas y afromexicanas, sino también de todos los mexicanos, es necesario que el Estado salvaguarde, proteja y conserve el maíz nativo y evitar que se ponga en riesgo su biodiversidad frente a las grandes empresas transnacionales biotecnológicas que hoy nos acechan.

Los maíces nativos son aquellos que se han conservado por la práctica milenaria de selección de semillas que realizan los agricultores en las 32 entidades federativas, preservarlo libre de transgénicos<sup>1</sup> y como bien común es derecho y obligación de los pueblos indígenas y el Estado, actualmente más de 80 pueblos originarios<sup>2</sup> de México realizan dicha práctica.

La presente iniciativa tiene el objetivo de fortalecer la soberanía y seguridad alimentaria en los pueblos indígenas y comunidades campesinas de México; con la protección del maíz nativo. Es pilar fundamental de la cultura Indígena y campesina, según diversos estudios

es en mesoamérica<sup>3</sup> (México) donde fue domesticado por el ser humano, fruto de un proceso coevolutivo iniciado hace aproximadamente 10 mil años, esta domesticación lo hicieron los pueblos y comunidades indígenas y que aún continúan con dicha práctica, la propuesta se centra en salvaguardar el derecho de los pueblos indígenas a proteger a los maíces nativos de México, como parte de su alimentación, cosmovisión, historia e identidad.

Existen entre 59 y 65 razas<sup>4</sup> y cerca de 1 mil 200 variedades, adaptadas a agroecosistemas también muy distintos, desde el nivel del mar hasta montañas, se dividen en 7 grupos:<sup>5</sup>

1. Cónicos: Arrocillo, Cacahuacintle, Chalqueño, Cónico, Cónico Norteño, Dulce, Elotes Cónicos, Mixteco, Mushito, Mushito de Michoacán, Negro, Palomero de Jalisco, Palomero Toluqueño y Uruapeño.
2. Maduración tardía: Dzit-Bacal, Comiteco, Coscomatepec, Motozinteco, Olotillo, Olotón, Tehua, Negro de Chimaltenango, Quicheño, Serrano, Mixeño y Serrano Mixe.
3. Sierra de Chihuahua: Apachito, Azul, Complejo Serrano de Jalisco, Cristalino de Chihuahua, Gordo y Mountain Yellow.
4. Ocho Hileras: Blando, Onaveño, Harinoso de Ocho, Tabloncillo, Tabloncillo Perla, Bofo, Elotes Occidentales, Tablilla de Ocho, Jala, Zamorano Amarillo, Ancho y Bolita
5. Tropicales precoces: Conejo, Nal-Tel, Ratón y Zapalote Chico.
6. Dentados tropicales: Celaya, Tepecintle, Tuxpeño, Tuxpeño Norteño, Vandeño, Zapalote Grande, Nal-Tel de Altura, Pepitilla, Chiquito, Choapaneco y Cubano Amarillo.
7. Chapalote: Chapalote, Dulcillo del Noroeste, Elotero de Sinaloa y Reventador.

El Estado mexicano ha firmado y ratificado diversos instrumentos internacionales de los cuales es parte y salvaguardan el derecho de los pueblos y comunidades indígenas a proteger su cultura, alimentación, historia e identidad:

**1.** Convenio Número 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales en su artículo 6o. “Consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente”, actualmente existe una disputa entre el gobierno de México y Estados Unidos de América, sin embargo a la entrada en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (actualmente T-MEC) “nunca se realizó la consulta y consentimiento previo respecto de la liberación de organismos genéticamente modificados a poblaciones indígenas con el argumento de afectación directa a su modo de vida, a su etnodesarrollo como pueblo y a su derecho a la libre determinación entendido como autonomía al ejercicio de su derecho”<sup>6</sup>

**2.** Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, aborda el derecho de los pueblos indígenas a conservar y reforzar sus instituciones culturales, ello incluye el derecho a mantener, proteger y desarrollar las manifestaciones pasadas, presentes y futuras de sus culturas, además de participar en la adopción de decisiones en las cuestiones que afecten a sus derechos, disfrutar de forma segura de sus propios medios de subsistencia y desarrollo, y a dedicarse libremente a todas las actividades económicas tradicionales. Los pueblos indígenas tienen derecho a las tierras, territorios y recursos que tradicionalmente han poseído, ocupado o utilizado entre este la más importante el maíz nativo.

**3.** Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.<sup>7</sup> Todos los pueblos tienen el derecho a la libre determinación en relación al desarrollo económico, cultural y a disponer de los recursos naturales.

**4.** El Convenio sobre la Diversidad Biológica<sup>8</sup> es un tratado internacional jurídicamente vinculante y contiene tres objetivos principales: la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos.

**5.** Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología, centrado concretamente en los mo-

vimientos transfronterizos, busca proteger la diversidad biológica frente a los riesgos potenciales que presentan los organismos genéticamente modificados que resultan de la aplicación de la biotecnología moderna.

En el ámbito nacional, México ha desarrollado un marco normativo sólido para garantizar la protección del maíz nativo:

1. Con la reciente reforma al artículo 2o. constitucional en materia de pueblos indígenas y afromexicanos en relación a proteger los sistemas agrícolas tradicionales es necesario que se garantice la existencia y conservación de la diversidad de maíces nativos, también se reconoce a los pueblos como sujetos de derechos y tienen la posibilidad de defender al maíz nativo como parte de su cultura.
2. El 13 de abril de 2020 se publicó la Ley Federal para el Fomento y Protección del Maíz Nativo. Tiene objetivo proteger y diversificar el maíz nativo, así como garantizar el derecho a una alimentación nutritiva y de calidad.
3. El 31 de diciembre de 2020 y el 13 de febrero de 2023 se emitieron por parte del ejecutivo federal dos decretos que prohíben el uso de semillas de maíz transgénica para siembras agrícolas, esta prohibición evita que el maíz transgénico contamine a los maíces nativos de México y ponga en riesgo su biodiversidad.
4. Declarar a las actividades de producción, comercialización y consumo del maíz nativo y en diversificación constante, como manifestación cultural de conformidad con el artículo 3 de la Ley General de Cultura y Derechos Culturales.
5. Declarar a la protección del Maíz Nativo y en Diversificación Constante en todo lo relativo a su producción, comercialización y consumo, como una obligación del Estado para garantizar el derecho humano a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad, establecido en el tercer párrafo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En un Escrito de Réplica de los Estados Unidos Mexicanos<sup>9</sup> ante el Panel establecido de conformidad con el

Capítulo 31 (Solución de Controversias) del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (TMEC) con fecha 28 de mayo de 2024, en el capítulo III, apartado A. Las medidas reclamadas buscan la protección del maíz nativo, la milpa, el patrimonio gastronómico y el cumplimiento de obligaciones hacia los pueblos indígenas: se vinculan con la historia de las y los primeros pobladores del actual territorio que fueron los ancestros de los que hoy son los pueblos indígenas, el maíz nativo es un elemento central para la construcción de la identidad cultural de las comunidades indígenas mexicanas, la participación que tiene el maíz en los usos y costumbres de las primeras comunidades asentadas en el territorio mexicano, en el ámbito religioso y mitológico puede observarse que varias leyendas y mitos le otorgan al maíz un valor intrínseco sobre la creación de los primeros pobladores.

Incluso, dichos mitos mencionan la incidencia que tuvieron los dioses, a través de sacrificios o actos, para crear una cultura alimentaria sobre sus pobladores creyentes, basada en maíz.

En ese escrito el Estado mexicano reconoce el derecho de los pueblos indígenas y campesinos en relación al maíz nativo, por ello es conveniente que el Estado garantice la existencia y perdurabilidad del maíz nativo porque es sinónimo de existencia de los pueblos y comunidades indígenas:

Primero, por lo que hace al maíz nativo, México reitera que la definición presente en la Ley Federal para el Fomento y Protección del Maíz Nativo señala que se trata de aquellos maíces “que los pueblos indígenas, campesinos y agricultores han cultivado y cultivan, a partir de semillas seleccionadas por sí mismos.” Es decir, la misma definición de maíz nativo refiere a la participación de las comunidades indígenas, lo que implica que cualquier medida para proteger al maíz nativo es una medida que busca proteger a los grupos indígenas. Se trata de una relación indivisible, pues el maíz nativo implica el cultivo de los pueblos indígenas, , pues, como lo detalla el doctor Boege: “la mayoría de productores en pequeño-campesinos e indígenas o comunidad equiparable (local) son los principales custodios de la agrobiodiversidad mesoamericana en el sistema agrícola llamada milpa”.<sup>204</sup> (Página 47, párrafo 145).

Es por ello que, la normativa mexicana protege al maíz nativo y a los pueblos indígenas. Por ejemplo, como lo explicó México en su Escrito Inicial, la producción, comercialización y consumo del maíz nativo es una manifestación cultural nacional, que, de conformidad con la Ley General de Cultura y Derechos Culturales, corresponde al Estado mexicano desarrollar acciones para, inter alia, conservar y proteger el patrimonio cultural favoreciendo el respeto de las manifestaciones de las culturas originarias. Como lo menciona la doctora Espinos, “[l]as comunidades indígenas y campesinas de México que producen y viven en torno a la reproducción del maíz han cultivado un profundo conocimiento y sabiduría alrededor de esta planta que se expresa de diversas maneras: en la mitología, leyendas, cuentos y poesía, arte, gastronomía, ritualidad y simbolismos”. (Página 48, párrafo 146).

A fin de dar mayor referencia a la iniciativa que se propone, se incorpora el siguiente cuadro comparativo:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Artículo 2o. ...	Artículo 2o. ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
A. ...	A. ...
I.- VII.	I.- VII.
VIII. Conservar y mejorar el hábitat, y preservar la bioculturalidad y la integridad de sus tierras, incluidos sus lugares sagrados declarados por la autoridad competente, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables en la materia.	VIII. Conservar y mejorar el hábitat, y preservar la bioculturalidad y la integridad de sus tierras, incluidos sus lugares sagrados declarados por la autoridad competente, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables en la materia.
Sin correlativo.	Asimismo de proteger y conservar su patrimonio biocultural mediante la promoción, preservación y cultivo del maíz nativo, el cual deberá realizarse en sus ecosistemas agrícolas correspondientes, respetando y garantizando las prácticas tradicionales de agricultura sustentable propias de cada comunidad. La ley establecerá los mecanismos necesarios para la protección de las semillas nativas, su uso exclusivo en territorios indígenas, y el reconocimiento de su valor como base de la soberanía alimentaria y del patrimonio cultural de la Nación.

IX. - XIII	IX. - XIII
B. ...	B. ...
...	...
I. Impulsar el desarrollo comunitario y regional de los pueblos y comunidades indígenas, para mejorar sus condiciones de vida y bienestar común, mediante planes de desarrollo que fortalezcan sus economías y fomenten la agroecología, los cultivos tradicionales, en especial el sistema milpa, las semillas nativas, los recursos agroalimentarios y el óptimo uso de la tierra, libres del uso de sustancias peligrosas y productos químicos tóxicos.	I. Impulsar el desarrollo comunitario y regional de los pueblos y comunidades indígenas, para mejorar sus condiciones de vida y bienestar común, mediante planes de desarrollo que fortalezcan sus economías y fomenten la agroecología, los cultivos tradicionales, en especial el sistema milpa y el cultivo del maíz nativo, las semillas nativas, los recursos agroalimentarios y el óptimo uso de la tierra, libres del uso de sustancias peligrosas y productos químicos tóxicos.
...	...
II. - XV.	II. - XV.
...	...
...	...
C. ...	C. ...
...	...
...	...
I. La protección de su identidad cultural, modos de vida, expresiones espirituales y de todos los elementos que integran su patrimonio cultural, material e inmaterial y su propiedad intelectual colectiva, en los términos que establezca la ley;	I. La protección de su identidad cultural, modos de vida, expresiones espirituales y de todos los elementos que integran su patrimonio cultural, material e inmaterial y su propiedad intelectual colectiva, incluido el maíz nativo como símbolo de identidad biocultural y elemento fundamental de la alimentación y cultura de los pueblos indígenas y afroamericanos, en los términos que establezca la ley
II.-III.	II.-III.

D. ...	D. ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
Artículo 4o- ...	Artículo 4o- ...
...	...
...	...
Toda persona tiene derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad	Toda persona tiene derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad. El Estado garantizará este derecho mediante políticas públicas que promuevan la soberanía alimentaria, la protección de la biodiversidad agrícola y la producción sustentable de alimentos.
Sin correlativo	El Estado reconocerá como parte de su patrimonio biocultural el maíz nativo, símbolo de identidad nacional y elemento central de la alimentación del pueblo mexicano. Garantizará su protección, preservación y cultivo en condiciones que respeten su diversidad genética y promuevan prácticas agroecológicas sustentables. Asimismo, queda prohibida la siembra de maíz transgénico en el territorio nacional, en cumplimiento del principio de precaución y con el objetivo de preservar el medio ambiente y los derechos de las generaciones presentes y futuras.
...	...
...	...
...	...



II. - XV.

...

...

C. ...

...

...

I. La protección de su identidad cultural, modos de vida, expresiones espirituales y de todos los elementos que integran su patrimonio cultural, material e inmaterial y su propiedad intelectual colectiva, **incluido el maíz nativo como símbolo de identidad biocultural y elemento fundamental de la alimentación y cultura de los pueblos indígenas y afromexicanos**, en los términos que establezca la ley.

II. - III.

D. ...

...

...

...

...

Artículo 4o. ...

...

...

Toda persona tiene derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad. **El Estado garantizará este derecho mediante políticas públicas que promuevan la soberanía alimentaria, la protección de la biodiversidad agrícola y la producción sustentable de alimentos.**

**El Estado reconocerá como parte de su patrimonio biocultural el maíz nativo, símbolo de identidad nacional y elemento central de la alimentación del**

**pueblo mexicano. Garantizará su protección, preservación y cultivo en condiciones que respeten su diversidad genética y promuevan prácticas agroecológicas sustentables. Asimismo, queda prohibida la siembra de maíz transgénico en el territorio nacional, en cumplimiento del principio de precaución y con el objetivo de preservar el medio ambiente y los derechos de las generaciones presentes y futuras.**

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

### Transitorio

**Único:** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

#### Notas

1 [1] [https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2015\\_475.html](https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2015_475.html)

2 [1] <https://www.gob.mx/agricultura/articulos/un-apoyo-para-agricultores-de-maices-nativos>

3 [1] [https://unamglobal.unam.mx/global\\_revista/origen-del-maiz-es-mas-antiguo-y-complicado-de-lo-que-te-imaginabas/](https://unamglobal.unam.mx/global_revista/origen-del-maiz-es-mas-antiguo-y-complicado-de-lo-que-te-imaginabas/)

4 [1] <https://www.eld.edu.mx/Revista-de-Investigaciones-Juridicas/RIJ-48/Capitulos/4-LA-PROTECCION-DE-LOS-MAICES-NATIVOS-EN-MEXICO-Y-SU-RELACION-CON-EL-CAMPE-SINADO-A-PARTIR-DE-LOS-CONCEPTOS-DE-SOBERANIA-SEGURIDAD-ALIMENTARIA-Y-BIENES-COMUNES.pdf>

5 <https://www.gob.mx/agricultura/es/articulos/razas-de-maiz-riqueza-del-campo-mexicano?idiom=es>

6 [1] <https://ru.dgb.unam.mx/handle/20.500.14330/TES01000769283>

7 [1] <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-economic-social-and-cultural-rights>

8 [1] [https://www.conbioetica-mexico.salud.gob.mx/descargas/pdf/desplegados/Convenio\\_Diversidad\\_Biolxgica.pdf](https://www.conbioetica-mexico.salud.gob.mx/descargas/pdf/desplegados/Convenio_Diversidad_Biolxgica.pdf)

9 [1] <https://www.iatp.org/sites/default/files/2024-06/EscritodeReplicadeMexicoESPVersionPublica.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada Karina Margarita del Río Zenteno (rúbrica)

QUE ADICIONA LA FRACCIÓN VII AL ARTÍCULO 6O. DE LA LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA, EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN DE VIOLENCIAS, A CARGO DE LA DIPUTADA ANAIS MIRIAM BURGOS HERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, diputada **Anais Miriam Burgos Hernández**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo establecido en los artículos: 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción VII al artículo 6 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en materia de clasificación de violencias, al tenor de la siguiente:**

#### Exposición de Motivos

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra, en su artículo 1o., el principio de igualdad ante la ley y la inequívoca obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de las personas, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, pro persona y progresividad, y el Estado está obligado a efectuar todas aquellas acciones tendientes a prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a derechos humanos.

Por su parte la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia Contra la Mujer (Convención de Bélem do Pará) señala, en su artículo 6, que el derecho de toda mujer a una vida libre de violencia incluye, entre otros:<sup>1</sup>

a. el derecho de la mujer a ser libre de toda forma de discriminación, y

b. el derecho de la mujer a ser valorada y educada libre de patrones estereotipados de comportamiento y prácticas sociales y culturales basadas en conceptos de inferioridad o subordinación.

El artículo 8 de dicha Convención compromete a los Estados Partes a adoptar, en forma progresiva, medidas específicas, inclusive programas para:

...

a. modificar los patrones socioculturales de conducta de hombres y mujeres, incluyendo el diseño de programas de educación formales y no formales apropiados a todo nivel del proceso educativo, para contrarrestar prejuicios y costumbres y todo otro tipo de prácticas que se basen en la premisa de la inferioridad o superioridad de cualquiera de los géneros o en los papeles estereotipados para el hombre y la mujer que legitimizan o exacerban la violencia contra la mujer;

...

b. alentar a los medios de comunicación a elaborar directrices adecuadas de difusión que contribuyan a erradicar la violencia contra la mujer en todas sus formas y a realzar el respeto a la dignidad de la mujer;

...

En este sentido, cuando hablamos de violencia contra nosotras, muchas veces creemos que se trata de golpes físicos, o de la modalidad más extrema de todas, que conlleva al asesinato de mujeres por razones de género, mejor conocido como feminicidio.

Sin embargo, hay muchos otros tipos de violencia contra nosotras, mucho más sutiles, pero que también generan un daño profundo en la sociedad, pues muy silenciosamente van normalizando la violencia que se ejerce sobre nosotras.

Es por ello que debemos resaltar que la violencia que se ejerce sobre nosotras no solo se circunscribe a una forma física, verbal, psicológica o sexual, sino también que existen tipos y modos de violencias que no son directamente visibles, aunque tienen consecuencias sensibles sobre nuestros cuerpos. Tal es el caso de la violencia “simbólica”, que se da a través de patrones estereotipados, mensajes, valores, íconos o signos, transmite y reproduce dominación, desigualdad y discriminación en las relaciones sociales, naturalizando la subordinación de la mujer en la sociedad.<sup>2</sup>

La violencia contra las mujeres, a lo largo de nuestra vida, emana principalmente de pautas culturales, en particular de los efectos perjudiciales de algunos patrones tradicionales o consuetudinarios y de todos los actos de extremismo relacionados con la raza, el género, el idioma o la religión, que perpetúan la condición inferior que se nos asigna en la familia, en el lugar de trabajo, en la comunidad y en la sociedad.

Esto nos describe ampliamente el significado de la violencia simbólica contra nosotras y nos pone en la perspectiva de profundizar las reflexiones de género en torno a observar aquellas violencias que tiene formas sutiles de expresión pero que evidencian relaciones de poder y desigualdad entre hombres y mujeres.

La violencia simbólica es un concepto acuñado por Pierre Bourdieu en la década de 70 y se utiliza para describir una relación social donde el “dominador” ejerce un modo de violencia indirecta y no físicamente directa en contra de los “dominados”, los cuales no la evidencian y/o son inconscientes de dichas prácticas en su contra.<sup>3</sup>

Esto nos describe ampliamente el significado de la violencia simbólica contra nosotras y nos pone en la perspectiva de profundizar las reflexiones de género en torno a observar aquellas violencias que tiene formas sutiles de expresión pero que evidencian relaciones de poder y desigualdad entre hombres y mujeres y por ello es importante discutir esta forma de violencia, que se ejerce a través de la comunicación, la cultura y las instituciones sociales, puede tener un impacto devastador en la autoestima, la dignidad y el bienestar de las personas y los grupos.

La violencia simbólica es una realidad que afecta a millones de personas en nuestro país y en todo el mundo. Se manifiesta en la forma en que se representa a ciertos grupos en los medios de comunicación, en la publicidad, en la educación y en la cultura. Se manifiesta en la forma en que se habla de ciertos temas, en la forma en que se tratan ciertos asuntos.

Desafortunadamente en México los medios de comunicación un día pueden publicar la nota sobre una mujer desollada y descuartizada en la portada, y al siguiente dedicarla a una manifestación feminista. Los medios nacionales han normalizado el revictimizar, criminalizar y sexualizar a las mujeres; principalmen-

te, la nota roja persiste y es fomentada, pese a que perjudica a las víctimas, sus familias y a la sociedad en general. La violencia en el discurso periodístico de la nota roja abarca imágenes y formas de expresarse, que encasillan a sus personajes en los moldes que la cultura patriarcal le ha introyectado.

La cosificación de las mujeres entra en lo que se denomina como “violencia simbólica” e implica hacer uso de ellas o de su imagen para fines que la injurian y le quitan su calidad de ser humano, convirtiéndolas en un objeto sexual a disposición de los hombres.

Pero la violencia simbólica no es solo un problema de representación o de comunicación. Es un problema de poder. Es un problema de cómo se distribuye el poder en nuestra sociedad. Y es un problema que requiere una respuesta legislativa.

Legislar sobre la violencia simbólica no es limitar la libertad de expresión. Al contrario, es protegerla. Es proteger el derecho de todas las personas a expresarse de manera libre y respetuosa. Es proteger el derecho de todas las personas a no ser objeto de discriminación o de violencia. La legislación sobre la violencia simbólica debe ser clara y precisa. Debe establecer límites claros para la comunicación que promueva la violencia o la discriminación. Debe establecer mecanismos efectivos para prevenir y sancionar la violencia simbólica.

Pero legislar no es suficiente. También necesitamos una conciencia y una educación que nos permitan reconocer y rechazar esta y todas las violencias. Necesitamos una sociedad que valore la diversidad, la inclusión y que respete los derechos humanos de todas las personas.

En la época actual, en el campo del conocimiento y la tecnología, nos encontramos con situaciones donde sin darnos cuenta puede incurrirse en actos de violencia contra nosotras y que no encuentran cabida en estos tipos y modalidades establecidas en la Ley.

En conclusión, la violencia simbólica es un problema grave y extendido que requiere una respuesta legislativa y social. Debemos legislar sobre esta violencia para proteger la libertad de expresión, para prevenir y sancionar la discriminación, y para construir una sociedad más justa, igualitaria y respetuosa.

Las y los diputados de Morena nos sumamos a la responsabilidad que lanza la ONU a todos los gobiernos y donde establece que “prevenir la violencia contra las mujeres implica un compromiso con el reconocimiento de todas sus manifestaciones que día a día están presentes en la sociedad”.

Por ello el objetivo central de la presente iniciativa es la de concientizar sobre la importancia que tienen las imágenes y discursos, así como los usos de lenguaje y expresiones presentes en los medios de comunicación, ya que es a través de estos que se reproducen estereotipos de género y desigualdades cuyas repercusiones perpetúan las inequidades de género en nuestra sociedad.

Con el propósito de apreciar de manera más analítica la propuesta, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	TEXTO INICIATIVA DE DECRETO
ARTÍCULO 6. Los tipos de violencia contra las mujeres son:  I. a la VI. ...  No tiene correlativo	<p>Artículo Único. Se adiciona una nueva fracción VII al artículo 6 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, recorriéndose la actual en el orden subsecuente, para quedar como sigue:</p> <p>Artículo 6. Los tipos de violencia contra las mujeres son: I. a VI. (...)</p> <p>VII. Violencia Simbólica: Es cualquier acto u omisión que produzca un daño o menoscabo a través de patrones estereotipados, mensajes, valores, iconos, imágenes o signos, transmita y reproduzca dominación, cosificación, desigualdad y discriminación en las relaciones, sociales en los ámbitos público y privado, naturalizando la subordinación de la mujer en cualquier ámbito de la sociedad.</p> <p>TRANSITORIO</p> <p>ÚNICO. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>

Por lo anteriormente expuesto, y demostrado el objeto (reformular la Ley General de Acceso de las Mujeres a una vida libre de Violencia), la utilidad (brindar mayor certeza y seguridad jurídica a nuestras mujeres), la oportunidad ( es necesario reforzar nuestros andamiajes jurídicos) y las consideraciones jurídicas que las fundamentan (Ley General de Acceso de las Mujeres a una vida libre de Violencia), someto a consideración de esta honorable LXI Legislatura la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, para que, de estimarlo procedente, se apruebe en sus términos.

## Decreto por el que se adiciona la fracción VII al artículo 6 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

**Artículo Único.** Se adiciona la fracción VII al artículo 6 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, recorriéndose la actual en el orden subsecuente, para quedar como sigue:

**Artículo 6.** Los tipos de violencia contra las mujeres son:

I. a VI. (...)

**VII. Violencia Simbólica:** Es cualquier acto u omisión que produzca un daño o menoscabo a través de patrones estereotipados, mensajes, valores, íconos, imágenes o signos, transmita y reproduzca dominación, cosificación, desigualdad y discriminación en las relaciones, sociales en los ámbitos público y privado, naturalizando la subordinación de la mujer en cualquier ámbito de la sociedad.

### Transitorio

**Único.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

### Notas

1 [1][https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/programas/mujer/material\\_difusion/convencion\\_belemdopara.pdf](https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/programas/mujer/material_difusion/convencion_belemdopara.pdf)

2 [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/violenciasimbolica\\_recomendaciones.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/violenciasimbolica_recomendaciones.pdf)

3 [1][https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/iniclave/CD-LXIII-III-1P-340/02\\_dictamen\\_14dic17.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/iniclave/CD-LXIII-III-1P-340/02_dictamen_14dic17.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada Anais Miriam Burgos Hernández (rúbrica)

QUE REFORMA EL DÉCIMO CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 20. DE LA LEY DE MIGRACIÓN, A CARGO DE LA DIPUTADA HERMINIA LÓPEZ SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, **Herminia López Santiago**, diputada federal del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos: 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, fracción I, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta asamblea, la **iniciativa por la cual se reforma el décimo cuarto párrafo al artículo 2 de la Ley de Migración**, al tenor de lo siguiente:

### Exposición de Motivos

El 20 de enero de 2025, el presidente de los Estados Unidos, Donald Trump tomó posesión de su cargo, una de las primeras acciones de su mandato es la implementación de una política migratoria que contempla la expulsión masiva de migrantes indocumentados. Este anuncio ha generado una preocupación significativa para México, dado que una gran parte de los migrantes afectados podrían ser connacionales que radican en el extranjero, particularmente en Estados Unidos.

Jeanne Batalova, de *Migration Policy Institute*,<sup>1</sup> afirma que: “Los mexicanos son el mayor grupo de inmigrantes en Estados Unidos, con cerca del 23 por ciento del total de 47.8 millones”. Agrega además que “como reflejo de su gran presencia entre la población inmigrante total, los mexicanos también representan el mayor grupo de inmigrantes no autorizados, con un 45 por ciento del total de 11.3 millones de personas sin estatus legal en 2022, según estimaciones del Instituto de Políticas Migratorias (MPI por sus siglas en inglés)”.<sup>2</sup>

Como se sabe, México cuenta con una larga historia de migración hacia Estados Unidos, impulsada por factores económicos, sociales y culturales. Actualmente, millones de mexicanos residen en ese país, y muchos de ellos contribuyen de manera significativa tanto a la economía estadounidense como a la mexicana, a través de remesas y vínculos familiares transnacionales. Ante el escenario de una posible deportación masiva, es esencial que México tome medidas para garantizar

el retorno digno y ordenado de sus ciudadanos, la reinserción social de los mismos, así como la atención integral a las necesidades de los migrantes en el territorio nacional.

Sin embargo, la preocupación no solo se limita a la posible repatriación. La migración en general sigue siendo un fenómeno complejo y multifacético que requiere atención en varios frentes. Además del retorno de connacionales, es imperativo que el Estado mexicano fortalezca sus capacidades para recibir, proteger y apoyar a los migrantes internacionales que transitan o buscan establecerse en el país. La situación actual de los albergues, los procesos administrativos para regularizar a los migrantes y las limitadas oportunidades de movilidad laboral son solo algunas de las áreas que demandan acción inmediata.

En este contexto, la presente iniciativa busca ampliar las facultades establecidas en el artículo 2 de la Ley de Migración para incluir acciones dirigidas no solo al retorno de connacionales, sino también a la atención integral de migrantes en el territorio nacional y al fortalecimiento de las comunidades mexicanas en el extranjero. Estas medidas no solo permitirán prepararse ante escenarios de crisis migratoria, sino también atender de manera estructural las causas y consecuencias de la migración irregular, promoviendo un enfoque integral.

La migración ha sido un fenómeno inherente a la historia de la humanidad, influenciado por factores económicos, políticos, sociales y ambientales. En el caso de México, la migración hacia los Estados Unidos ha sido una constante desde finales del siglo XIX, intensificándose durante el siglo XX debido a la demanda de mano de obra en sectores como la agricultura, la construcción y los servicios. Programas como el Bracero, implementado entre 1942 y 1964, marcaron una etapa de migración laboral regulada, que sentó las bases para las comunidades transnacionales que hoy conocemos.

Con el paso del tiempo, las políticas migratorias de los Estados Unidos han variado significativamente, alternando entre periodos de apertura y restricciones severas. En los últimos años, el endurecimiento de las leyes migratorias, la construcción de barreras físicas y el incremento de las deportaciones han complicado la situación de millones de migrantes mexicanos y de otras

nacionalidades. Esta dinámica ha generado una presión adicional sobre México, que se enfrenta a retos como la recepción de migrantes deportados, la atención a migrantes en tránsito y la necesidad de cooperación internacional para abordar las causas estructurales de la migración irregular.

Desde el ámbito legal, la Ley de Migración de 2011 representa un avance significativo al establecer derechos y garantías para los migrantes, independientemente de su situación migratoria. No obstante, persisten desafíos importantes, como la falta de recursos adecuados para la operación de albergues, la insuficiencia de programas integrales de apoyo y la carencia de mecanismos efectivos para regularizar a los migrantes. Además, el fenómeno migratorio está estrechamente ligado a factores estructurales como la desigualdad económica, la violencia y el cambio climático, que continúan impulsando la migración tanto interna como internacional.

En este contexto histórico y teórico, la presente iniciativa reconoce la necesidad de fortalecer el marco legal y operativo de México para responder de manera eficaz a los retos actuales de la migración, garantizando tanto los derechos de los connacionales en el extranjero como de los migrantes que transitan o residen en el territorio nacional.

La modificación propuesta al artículo 2 de la Ley de Migración responde a la necesidad de actualizar y ampliar los compromisos del Estado mexicano frente a un contexto migratorio en constante evolución. Las circunstancias actuales exigen no solo facilitar el retorno y la reinserción social de los connacionales en el extranjero, sino también atender las demandas de los migrantes internacionales que llegan o transitan por el país. Además, la migración irregular sigue siendo un desafío persistente, cuyas causas estructurales requieren ser atendidas para mitigar sus efectos negativos y promover alternativas seguras y legales para la movilidad humana.

Uno de los principales problemas identificados es la insuficiencia de infraestructura y programas destinados a la atención de migrantes en el territorio nacional. Los albergues existentes enfrentan limitaciones presupuestales y de capacidad, lo que dificulta brindar una acogida digna y segura. Asimismo, la falta de mecanismos ágiles y accesibles para la regularización mi-



Por lo antes expuesto, me permito someter a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de:

**Decreto por el que se propone reformar el décimo cuarto párrafo a la Ley de Migración**

**Artículo Único:** se reforma el catorceavo párrafo del artículo 2 de la Ley de Migración para quedar como sigue:

**Artículo 2. ...**

...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...

**El Estado mexicano** facilitará el retorno e **incorporación** al territorio nacional y la reinserción social de los emigrantes mexicanos y sus familias, a través de programas interinstitucionales y de reforzar los vínculos entre las comunidades de origen y destino de la emigración mexicana, en provecho del bienestar familiar y del desarrollo regional y nacional. **Asimismo, se llevarán a cabo acciones específicas para facilitar la estancia de migrantes en el país, incluyendo la mejora de los albergues a cargo del gobierno, la creación de centros integradores y la implementación**

**de fichas únicas de registro. Estas medidas estarán acompañadas de estrategias para regularizar la situación de los migrantes en el extranjero, empoderar a las comunidades mexicanas fuera del país y atender las causas estructurales de la migración irregular, como la pobreza y la desigualdad, mediante programas de desarrollo económico y social en las comunidades de origen y retorno.**

**Para cumplir estos objetivos, se otorgarán facilidades administrativas para que los migrantes obtengan documentos temporales de trabajo, se ampliarán las vías de movilidad laboral y se fortalecerá la cooperación internacional en esta materia.**

...  
...  
...

**Transitorios**

**Artículo Primero.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario oficial de la federación.

**Artículo Segundo.** La presente reforma no deberá implicar impacto presupuestal por lo cual se le concede un periodo de 90 días hábiles al Instituto Nacional de Migración para que presenta ante las instancias correspondientes el ajuste presupuestario.

**Notas**

1 [1]<https://www.migrationpolicy.org/article/inmigrantes-mexicanos-en-estados-unidos#:~:text=Como%20reflejo%20de%20su%20gran,MPI%20por%20sus%20siglas%20en>

2 [1]<https://www.migrationpolicy.org/article/inmigrantes-mexicanos-en-estados-unidos#:~:text=Como%20reflejo%20de%20su%20gran,MPI%20por%20sus%20siglas%20en>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero del año 2025.

Diputada Herminia López Santiago (rúbrica)

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 22, 23, 34, 64 Y 69 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, A CARGO DEL DIPUTADO JAVIER TAJA RAMÍREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, **Javier Taja Ramírez**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos: 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, y 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía **iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona a los artículos 22, 23, 34, 64 y 69 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, al tenor de la siguiente:

### Exposición de Motivos

1. En el contexto internacional, el Estado mexicano, al ser parte de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), suscribió el 25 de septiembre de 2015 en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible. el acuerdo denominado “Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”.<sup>1</sup> En el documento se enlistan 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) cuyo objetivo es poner fin a la pobreza, lucha contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático.

En el que se establece el Objetivo para el Desarrollo Sostenible 11: Ciudades y Comunidades y Sostenibles, en el que se pretende alcanzar que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, lo que en términos generales es lo propuesto en esta Iniciativa con proyecto de decreto.

Dentro de este ODS se enlistan las metas para lograr dicho objetivo, y en su meta 11.3,<sup>2</sup> se especifica que una de las principales acciones para alcanzar esta meta es aumentar la capacidad de planeación como dice a la letra:

*De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativa, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.*

Por lo que de aprobarse la presente iniciativa, el Estado mexicano dará un paso adelante para cumplir el Objetivo para el Desarrollo Sostenible 11, de la Agenda 2030 de la ONU.

2. Los planes municipales de desarrollo urbano son el principal instrumento de planeación urbana con el que cuentan los municipios para su desarrollo prospectivo, asegurando que los asentamientos humanos estén ubicados en zonas idóneas y que cuenten con la infraestructura y equipamientos necesarios para el correcto desarrollo de las personas, asegurando su bienestar físico y social, estos están contemplados en el marco jurídico legal del país, como lo expresa el artículo 115, fracción V, inciso a) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos<sup>3</sup> que establece las bases y facultades del municipio libre, como dice a la letra:

*Artículo 115: Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:*

#### *I. a IV...*

*V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:*

*a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;*

Por estos motivos, de aprobarse la presente iniciativa por proyecto de decreto, se fortalecerán las capacidades de planeación urbana de los municipios para cumplir lo establecido en nuestra legislación nacional, fortaleciendo la planeación urbana municipal.

3. La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano<sup>4</sup> es la principal legislación en materia de desarrollo urbano al ser reglamentaria del artículo 115 constitucional, en este sentido la presente iniciativa tiene la motivación de fortalecer la legislación vigente en materia de planeación urbana al establecer un marco de referencia para

el contenido de los Planes Municipales de Desarrollo Urbano que se establecen en su fracción I del artículo 11 del Capítulo Cuarto: Atribuciones de los Municipios, dice a la letra:

**Artículo 11.** *Corresponde a los municipios:*

*I. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de Centros de Población y los demás que de éstos deriven, adoptando normas o criterios de congruencia, coordinación y ajuste con otros niveles superiores de planeación, las normas oficiales mexicanas, así como evaluar y vigilar su cumplimiento;*

Si bien los municipios tienen la atribución de presentar sus planes municipales de desarrollo urbanos, estos son presentados sin tomar en cuenta los principios de justicia espacial, relegando la vivienda social a las periferias, produciendo fenómenos de modelos expansivos de las ciudades, lo que a la larga produce afectaciones al tejido social.

Los centros urbanos han crecido de forma exponencial desde principios del siglo pasado, pasando de tener una población rural, ya que en el año de 1950 el 43 por ciento de la población habitaba zonas rurales, según datos de Inegi, mientras que para el año 2020 el 79 por ciento<sup>5</sup> de la población del país habita zonas urbanas de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del Inegi, esta explosión demográfica en las ciudades ha tenido múltiples implicaciones, como que la mancha urbana de las ciudades se ha incrementado sin ninguna regulación por parte de las autoridades por la necesidad de espacios de los nuevos habitantes urbanos.

Este desarrollo estrepitoso de las zonas urbanas generó un modelo de desarrollo de las ciudades expansivo en el que los nuevos habitantes de las ciudades se han establecido principalmente en las periferias de las ciudades, zonas que anteriormente eran de cultivo o reservas naturales, las cuales estaban totalmente desprovistas de la infraestructura básica como lo es el servicio de agua potable, luz eléctrica, drenaje y alcantarillado, al establecerse estos asentamientos normalmente irregulares en zonas alejadas de los centros urbanos, sus habitantes demandan el establecimiento de equipamiento urbano como lo son, escuelas, hospitales, parques públicos y transporte público para cumplir sus necesidades.

Sin embargo, los gobiernos locales al no poder ordenar los asentamientos irregulares, se vieron en la necesidad de proveer los servicios básicos y equipamientos a las zonas más alejadas de la ciudad lo que ha ocasionado una gran erosión al gasto público que tiene que realizar los gobiernos locales y estatales para proveer de los servicios a las zonas más alejadas de la ciudad.

También es importante señalar que los asentamientos en las periferias surgen por la necesidad de vivienda asequible, ya que el costo de la vivienda en las zonas céntricas de la ciudad tienen un costo muy elevado para la gran mayoría de las personas, generado por un proceso de gentrificación en el cual por el alto costo de la vivienda los habitantes originales de una zona céntrica son expulsados a las periferias, lo que produce múltiples afectaciones urbanas, generando cinturones de miseria y segregando a las clases menos favorecidas alejándolas de sus fuentes de empleo lo que provoca en fenómeno de las ciudades dormitorio, donde los habitantes de las periferias todos los días tienen que trasladarse desde sus viviendas en las zonas periféricas a sus centros de trabajo que suelen estar en las zonas más céntricas de la ciudad lo que ocasiona que los ciudadanos gasten en promedio una a dos horas al día en sus tiempos de traslado perdiendo tiempo de calidad con sus familias, truncando también su desarrollo profesional.

Otro gran problema producido por la falta de una correcta planeación urbana es la contaminación que se produce por el transporte tanto público como privado, por los traslados que implica moverse de las zonas periferias en las que habitan las poblaciones desplazadas por el alto costo de la vivienda a sus centros de trabajo en las zonas céntricas las cuales están consolidadas, esta contaminación podría evitarse si las ciudades fueran más compactas, asumiendo un modelo de ciudad de 15 minutos propuesta por el urbanista francocolombiano Carlos Moreno.

Por todo esto se resalta la importancia de los planes municipales de desarrollo urbano, que son tan importantes para el desarrollo sustentable de los centros de población, ya que son el principal instrumento de planeación urbana con la que cuentan los municipios para delimitar cuáles son las áreas idóneas para el desarrollo urbano de manera prospectiva, previendo las zonas en donde se deberán establecer las viviendas para proveer

de manera anticipada de los servicios públicos básicos, infraestructura mínima necesaria y el equipamiento urbano necesario para los asentamientos humanos.

El modelo de desarrollo de las ciudades ha sido desordenado y expansivo principalmente por la falta de planeación urbana, incentivando la propagación de asentamientos irregulares, los cuales no están previstos en los planes municipales de desarrollo urbanos, en muchas ocasiones las personas ubican sus viviendas en zonas de alto riesgo como lo son: barrancas, causes de ríos e inclusive en zonas naturales protegidas. Dejándolos vulnerables ante las afectaciones producidas por fenómenos climatológicos, que suelen afectar a los asentamientos irregulares, los cuales son propensos a deslaves, produciendo pérdidas materiales, y peor aún, se producen pérdidas humanas, según datos de la Cenapred<sup>6</sup> en promedio fallecen 190 personas al año por desastres naturales ocasionados por fenómenos climatológicos, los cuales la gran mayoría pueden ser evitados si se aplica una correcta planeación urbana. Localizando las zonas de expansión urbana en lugares de bajo riesgo para la población.

Los asentamientos irregulares no solo son un riesgo para los habitantes de los mismos, sino que también producen conflictos urbanos en las ciudades, al no estar ubicadas en zonas consolidadas de las ciudades, carecen de servicios públicos básicos ocasionando problemas sanitarios a los pobladores y desabasto de agua a los habitantes de los centros urbanos debido a que si un municipio no cuenta con instrumentos de planeación urbana no puede prever la dotación de agua necesaria para los habitantes de centros de población. En México 12 millones de personas no tienen acceso al servicio de agua<sup>7</sup> de los cuales la mayoría de esas personas se encuentran habitando asentamientos irregulares.

Por lo que de aprobarse la presente iniciativa con proyecto de decreto se dará un paso sustantivo a la mejora de la planeación urbana del país, al establecer la dotación de suelo suficiente para vivienda asequible, áreas verdes suficientes y espacios públicos, esto permitirá tener ciudades más resilientes.

Para la elaboración de la presente iniciativa con proyecto de decreto se elaboró una tabla comparativa de la legislación vigente y la legislación propuesta a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO	
LEGISLACIÓN VIGENTE	LEGISLACIÓN PROPUESTA
<p>Artículo 22...</p> <p>...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 22...</p> <p>...</p> <p>Los programas de desarrollo urbano deberán:</p> <p>I. Equilibrar la densificación urbana, asegurando un crecimiento ordenado y sostenible de los centros de población;</p> <p>II. Destinar suelo obligatorio para áreas verdes, conforme a estándares mínimos de superficie por habitante;</p> <p>III. Garantizar la incorporación de vivienda asequible, priorizando la integración social y el acceso equitativo al suelo urbano.</p> <p>La observancia de estas directrices será obligatoria para asegurar el desarrollo urbano equilibrado, sustentable y accesible.</p>
<p>Artículo 23...</p> <p>I. a V...</p> <p>Los planes o programas a que se refiere este artículo, se regirán por las disposiciones de esta Ley y, en su caso, por la legislación estatal de Desarrollo Urbano y por los reglamentos y normas administrativas federales, estatales y municipales aplicables. Son de carácter obligatorio, y deberán incorporarse al sistema de información territorial y urbano.</p>	<p>Artículo 23...</p> <p>I. a V...</p> <p>Los planes o programas a que se refiere este artículo, se regirán por las disposiciones de esta Ley y, en su caso, por la legislación estatal de Desarrollo Urbano y por los reglamentos y normas administrativas federales, estatales y municipales aplicables. Son de carácter obligatorio, y deberán incorporarse al sistema de información territorial y urbano.</p>

<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>sistema de información territorial y urbano, deberán cumplir con los siguientes principios obligatorios:</p> <p>a) Equilibrio en la densificación urbana, promoviendo un uso eficiente y ordenado del suelo para evitar la sobreconcentración y el crecimiento disperso de los centros urbanos, asegurando una correcta densificación;</p> <p>b) Asignar obligatoriamente suelo para áreas verdes, garantizando estándares mínimos de superficie por habitante y su preservación como espacios públicos de calidad;</p> <p>c) Incorporación de suelo para vivienda asequible, en zonas con equipamiento, acceso a servicios básicos y transporte público, priorizando la inclusión social y el derecho a la ciudad.</p>
<p>Artículo 34...</p> <p>I. al III...</p> <p>IV. La Densificación, consolidación urbana y uso eficiente del territorio, con espacios públicos seguros y de calidad, como eje articulador;</p>	<p>Artículo 34...</p> <p>I. al III...</p> <p>IV. La Densificación y consolidación urbana, <b>garantizando un equilibrio territorial que evite la sobreconcentración, fomente el uso eficiente del suelo y promueva la inclusión de vivienda asequible, con asignación obligatoria de áreas verdes y espacios públicos seguros y de calidad como ejes articuladores;</b></p>

<p>V. Las políticas habitacionales y las relativas al equipamiento regional y metropolitano;</p> <p>VI. al XIV...</p>	<p>V. Las políticas habitacionales y las relativas al equipamiento regional y metropolitano, <b>incluyendo la integración de vivienda asequible en zonas con acceso a servicios, transporte y empleo;</b></p> <p>VI. al XIV...</p>
<p>Artículo 64...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 64...</p> <p>Las estrategias y acciones de resiliencia deberán estar alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, garantizando la sostenibilidad, inclusión y seguridad de los asentamientos humanos.</p> <p>Se establecerán obligaciones precisas para que las autoridades municipales integren estas políticas en los programas de desarrollo urbano, destinando recursos financieros y operativos para su implementación y evaluación periódica.</p> <p>En general, deberán promover medidas que permitan a las ciudades incrementar su resiliencia, reduciendo la vulnerabilidad de la población y garantizando el desarrollo urbano sostenible.</p>
<p>Artículo 69. Las obligaciones de las autoridades federales, estatales y municipales asegurarse que en las obras, acciones o inversiones en que intervengan o autoricen se cumplan las normas sobre prevención de riesgos en los Asentamientos Humanos que esta Ley y la Ley General de Protección Civil establecen.</p> <p>...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 69. Las obligaciones de las autoridades federales, estatales y municipales asegurarse que en las obras, acciones o inversiones en que intervengan o autoricen se cumplan las normas sobre prevención de riesgos y <b>resiliencia urbana</b> en los Asentamientos Humanos que esta Ley y la Ley General de Protección Civil establecen.</p> <p>...</p> <p>Las autoridades competentes deberán:</p> <p>I. Implementar la planeación de</p>

	<p>resiliencia urbana con base en estudios actualizados de riesgos ambientales y vulnerabilidad, asegurando la identificación de zonas de riesgo y la integración de medidas preventivas en los programas de desarrollo urbano.</p> <p>II. Establecer lineamientos específicos para la prevención de riesgos en asentamientos humanos, priorizando la regulación del uso de suelo en áreas vulnerables y la aplicación de prácticas de infraestructura sostenible.</p> <p>III. Promover la elaboración de planes municipales y metropolitanos de resiliencia urbana, los cuales deberán contemplar:</p> <p>a) Estrategias de adaptación y mitigación frente a riesgos ambientales;</p> <p>b) Acciones de reubicación de asentamientos en zonas de alta vulnerabilidad;</p> <p>c) Medidas para la implementación de infraestructura resiliente, como techos verdes, sistemas de captación pluvial y recuperación de áreas naturales.</p> <p>IV. La Secretaría emitirá normas, lineamientos y manuales obligatorios para fortalecer los procesos de resiliencia urbana en zonas metropolitanas y municipios, garantizando su aplicación efectiva y evaluación periódica.</p> <p>V. Las entidades federativas y municipios deberán elaborar guías técnicas de resiliencia urbana y metropolitana que permitan identificar riesgos, fortalecer la prevención y asignar recursos para la recuperación en casos de contingencias catastróficas.</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, se somete a la consideración de esta honorable asamblea el siguiente:

**Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 22, 23, 34, 64 y 69 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de planeación urbana**

**Único.** Se reforma el párrafo séptimo del artículo 23; las fracciones IV y V del artículo 34; el primer párrafo del artículo 69; y, se adiciona un párrafo tercero y las fracciones de la I a la III al artículo 22; los incisos de a) al c) al párrafo séptimo del artículo 23; los párrafos segundo, tercero y cuarto al artículo 64; el párrafo tercero y las fracciones de la I a la V al artículo 69, todos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

**Artículo 22. ...**

...

**Los programas de desarrollo urbano deberán:**

- I. Equilibrar la densificación urbana, asegurando un crecimiento ordenado y sostenible de los centros de población;**
- II. Destinar suelo obligatorio para áreas verdes, conforme a estándares mínimos de superficie por habitante;**
- III. Garantizar la incorporación de vivienda asequible, priorizando la integración social y el acceso equitativo al suelo urbano.**

**La observancia de estas directrices será obligatoria para asegurar el desarrollo urbano equilibrado, sustentable y accesible.**

**Artículo 23. ...**

**I. a V. ...**

Los planes o programas a que se refiere este artículo, se regirán por las disposiciones de esta Ley y, en su caso, por la legislación estatal de Desarrollo Ur-

bano y por los reglamentos y normas administrativas federales, estatales y municipales aplicables. Son de carácter obligatorio, y deberán incorporarse al sistema de información territorial y urbano, **deberán cumplir con las siguientes principios obligatorios:**

- a) **Equilibrio en la densificación urbana, promoviendo un uso eficiente y ordenado del suelo para evitar la sobre concentración y el crecimiento disperso de los centros urbanos, asegurando una correcta densificación;**
- b) **Asignar obligatoriamente suelo para áreas verdes, garantizando estándares mínimos de superficie por habitante y su preservación como espacios públicos de calidad;**
- c) **Incorporación de suelo para vivienda asequible, en zonas con equipamiento, acceso a servicios básicos y transporte público, priorizando la inclusión social y el derecho a la ciudad.**

...

...

...

Artículo 34. ...

I. al III...

IV. La Densificación y consolidación urbana, **garantizando un equilibrio territorial que evite la sobreconcentración, fomente el uso eficiente del suelo y promueva la inclusión de vivienda asequible, con asignación obligatoria de áreas verdes y espacios públicos seguros y de calidad como ejes articuladores;**

V. Las políticas habitacionales y las relativas al equipamiento regional y metropolitano, **incluyendo la integración de vivienda asequible en zonas con acceso a servicios, transporte y empleo;**

VI. al XIV. ...

Artículo 64. ...

**Las estrategias y acciones de resiliencia deberán estar alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, garantizando la sostenibilidad, inclusión y seguridad de los asentamientos humanos.**

**Se establecerán obligaciones precisas para que las autoridades municipales integren estas políticas en los programas de desarrollo urbano, destinando recursos financieros y operativos para su implementación y evaluación periódica.**

**En general, deberán promover medidas que permitan a las ciudades incrementar su resiliencia, reduciendo la vulnerabilidad de la población y garantizando el desarrollo urbano sostenible.**

**Artículo 69.** Es obligación de las autoridades federales, estatales y municipales asegurarse que en las obras, acciones o inversiones en que intervengan o autoricen se cumplan las normas sobre prevención de riesgos y **resiliencia urbana** en los Asentamientos Humanos que esta Ley y la Ley General de Protección Civil establecen.

...

Las autoridades competentes deberán:

**I. Implementar la planeación de resiliencia urbana con base en estudios actualizados de riesgos ambientales y vulnerabilidad, asegurando la identificación de zonas de riesgo y la integración de medidas preventivas en los programas de desarrollo urbano.**

**II. Establecer lineamientos específicos para la prevención de riesgos en asentamientos humanos, priorizando la regulación del uso de suelo en áreas vulnerables y la aplicación de prácticas de infraestructura sostenible.**

**III. Promover la elaboración de planes municipales y metropolitanos de resiliencia urbana, los cuales deberán contemplar:**

a) **Estrategias de adaptación y mitigación frente a riesgos ambientales;**

b) **Acciones de reubicación de asentamientos en zonas de alta vulnerabilidad;**

**c) Medidas para la implementación de infraestructura resiliente, como techos verdes, sistemas de captación pluvial y recuperación de áreas naturales.**

**IV. La Secretaría emitirá normas, lineamientos y manuales obligatorios para fortalecer los procesos de resiliencia urbana en zonas metropolitanas y municipios, garantizando su aplicación efectiva y evaluación periódica.**

**V. Las entidades federativas y municipios deberán elaborar guías técnicas de resiliencia urbana y metropolitana que permitan identificar riesgos, fortalecer la prevención y asignar recursos para la recuperación en casos de contingencias catastróficas.**

### Transitorios

**Primero.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** Las legislaturas de las entidades federativas, así como los municipios y las alcaldías de Ciudad de México, deberán realizar las modificaciones a las leyes y reglamentos correspondientes en la materia dentro de los ciento ochenta días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

### Notas

1 [1] <https://www.onu.org.mx/agenda-2030/>

2 [1] <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

3 [1] <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

4 [1] [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOT-DU\\_010621.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOT-DU_010621.pdf)

5 [1] [https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur\\_urb.aspx?tema=P](https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P)

6 [1] <https://www.gob.mx/cenapred>

7[1] <https://www.eleconomista.com.mx/politica/En-Mexico-12-millones-de-personas-carecen-de-acceso-a-agua-potable-20230322-0009.html#:~:text=6:00%20min->

,En%20M%C3%A9xico%2012%20millones%20de%20personas%20carecen%20de%20acceso%20a,la%20Ley%20General%20de%20Aguas.&text=De%20acuerdo%20con%20el%20informe,de%20agua%20embotellada%20del%20mundo.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Javier Taja Ramírez (rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES Y ADICIONA UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 15 DE LA LEY FEDERAL DE DEFENSORÍA PÚBLICA, PARA QUE LOS NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES, TENGAN ACCESO A REPRESENTACIÓN Y ASESORÍA JURÍDICA GRATUITA EN MATERIA FAMILIAR, INDEPENDIEMENTE DE SU SITUACIÓN ECONÓMICA, A TRAVÉS DEL INSTITUTO DE LA DEFENSORÍA PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA BERTHA OSORIO FERRAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, **Bertha Osorio Ferral**, diputada en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo previsto por los artículos: 1, 8, 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 5, 6, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones y se adiciona una fracción al artículo 15 de la Ley Federal de la Defensoría Pública, para que los niños, niñas y adolescentes tengan acceso a representación y asesoría jurídica gratuita en materia familiar, independientemente de su situación económica, a través del Instituto de la Defensoría Pública**, con base en la siguiente:

### Exposición de Motivos

En la actualidad, niñas, niños y adolescentes afectados en sus derechos familiares se ven privados de acceder a la justicia por no contar con profesionales del derecho que los representen adecuadamente; si bien, existen diferentes instancias administrativas que brindan asesoría jurídica gratuita y en ocasiones los representan en los procesos legales, estas no son suficientes, y en algunos casos, no cuentan con profesionales especializados en materia familiar, pues para el ingreso de profesionistas a estas instituciones no se exige un perfil de especialización específico.

La propuesta de reforma a la Ley Federal de la Defensoría Pública garantiza que todos los niños, niñas y adolescentes tengan acceso a recibir asesoría y representación jurídica gratuita en materia familiar, ya sea en los fueros federal o local, independientemente de su situación económica, para la protección y defensa de sus derechos, a través del Instituto de la Defensoría Pública que cuenta con especialistas de derecho dependientes del Poder Judicial Federal.

Conforme al artículo 1o. de la Convención sobre los Derechos del Niño,<sup>1</sup> se entiende por niño todo ser humano menor de dieciocho años de edad. En México, la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, distingue dos grupos: niñas y niños a quienes aún no cumplen los 12 años de edad, y adolescentes a las personas de entre doce años cumplidos y menos de dieciocho años de edad.<sup>2</sup>

Por su parte el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos hace alusión al goce de los derechos humanos por todas las personas, sin que exista distinción, ya sea por edad u otra condición; es por ello, que tanto a los adultos como a los niños, niñas y adolescentes se les deben además promover, respetar, proteger y garantizar esos derechos, entre los que se encuentra: el derecho humano de acceso a la justicia. El acceso a la justicia consiste en el derecho de toda persona a ser oída públicamente y en los procesos jurisdiccionales ser escuchado por un tribunal independiente e imparcial.

Acceder a la justicia, tener voz en procesos legales y estar adecuadamente asesorado y representado por un profesional en determinada rama o materia del derecho, es una aspiración fundamental de los sistemas de

justicia. Sin embargo, muchas personas y en particular las niñas, niños y adolescentes enfrentan barreras y dificultades específicas en el ejercicio de este derecho.

Las personas de la infancia y la adolescencia, además de los derechos constitucionales, gozan de los derechos humanos e instrumentos internacionales reconocidos por el Estado mexicano, sin embargo, es evidente que el sistema de justicia en nuestro país ha sido diseñado por y para personas adultas; se ha identificado que las niñas, los niños y los adolescentes tienen capacidades distintas a los adultos, de acuerdo con su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y grado de madurez; lo que obliga a realizar los ajustes razonables para su participación en los procedimientos jurisdiccionales.<sup>3</sup> En consecuencia, resulta necesario dotarlos de abogados especializados en materia familiar que defiendan sus derechos y faciliten su participación.

Frente a estos desafíos, son necesarias reformas legales que coadyuven en garantizar este derecho, y así contar con una legislación que se adapta a las necesidades y derechos de las niñas, niños y adolescentes, independientemente de su situación económica, frente a los sistemas de justicia y las barreras que día a día se presentan para su acceso en condiciones de igualdad. En concordancia, la Convención sobre los Derechos del Niño, descansa en los siguientes principios: del interés superior del niño, de no discriminación, derecho a la vida, a la supervivencia y desarrollo, principio de participación y el derecho de ser escuchado.

El interés superior del niño implica, que en toda situación donde se vea involucrada una persona que aún no cumple los 18 años de edad, se debe tomar la mejor decisión a fin de proteger y privilegiar sus derechos, buscando siempre como finalidad su bienestar; cuando se tome una decisión que afecte a la infancia, en lo individual o colectivo, se deberán evaluar y ponderar las posibles repercusiones a fin de salvaguardar su interés superior y sus garantías procesales.

En este sentido, si se busca proteger y privilegiar el derecho de acceso a la justicia de niñas, niños y adolescentes, todas las autoridades deben generar las condiciones para facilitar su participación en los procedimientos jurisdiccionales, particularmente el Instituto de la Defensoría Pública, con abogados que les brinden un trato digno y atención especializada.

Ahora bien, el artículo 17 constitucional establece que "...La Federación y las entidades federativas garantizarán la existencia de un servicio de defensoría pública de calidad para la población y asegurarán las condiciones para un servicio profesional de carrera para los defensores. Las percepciones de los defensores no podrán ser inferiores a las que correspondan a los agentes del Ministerio Público...", de lo anterior se colige, que la Defensoría Pública es un ente del estado que organiza el servicio público gratuito, para la defensa de los derechos de las personas acusadas de delito. De manera más amplia, comprende a los servicios legales y de asesoría jurídica gratuita para personas en condición de vulnerabilidad y de escasos recursos económicos que necesitan de representación judicial en materias sensibles como derecho de familia, derecho laboral, derecho constitucional, derecho penal. También que la Defensoría Pública es un servicio obligatorio que deben prestar las autoridades locales y federales para que los mexicanos tengan garantizado el acceso a la justicia.

Actualmente, el ciudadano que justifique la necesidad de un defensor en materia penal, podrá contar con el patrocinio debido y hasta la fase de ejecución, hoy se señala equivocadamente a la defensa pública como la entidad que "solo defiende delincuentes"; no obstante, en la materia civil, de la cual se deriva el derecho familiar, el estado se limita a otorgar una asesoría y encausar al niño, niña o adolescente con alguna otra institución que le pueda brindar la representación jurídica pertinente, situación que lo mantiene en períodos de indefensión, tomando en consideración que tendrá que desplazarse a otras instancias, arriesgando términos judiciales improrrogables, preparación de pruebas, la interposición de recursos legales y en muchos de los casos, su propia vitalidad si se trata de un asunto jurídico relacionado con la solicitud de pensión alimenticia.

Además, resulta evidente la discriminación por parte del estado hacia determinados sectores sociales que son considerados erróneamente con una alta capacidad adquisitiva; y es en este instante cuando se ve vulnerado el derecho que toda persona de la infancia y adolescencia tiene al acceso de una debida impartición de justicia; toda vez que se les está negando incluso hasta la representación jurídica, misma que constituye un servicio jurídico indispensable para conformar la defensa de sus derechos, aún cuando el estado reconoce

y sabe que la Carta de las Naciones Unidas le exige "... promover el respeto universal y efectivo de los derechos y libertades humanas...", es por ello, que esta iniciativa de reforma, propone que las personas de la infancia puedan recibir asesoría y representación jurídica especializada, independientemente de la condición económica del niño, niña o adolescente, garantizando con ello el derecho humano al acceso a la justicia y no discriminación.

Limitar el derecho a contar con asesoría y representación jurídica especializada por parte del Estado, por la condición económica de la persona de la infancia, va en franca oposición con las disposiciones señaladas en los principios básicos sobre la función de los abogados, toda vez que en el numeral 2 de los Principios Básicos Sobre la Función de los Abogados se precisa que "2. los gobiernos procurarán que se establezcan procedimientos eficientes y mecanismos adecuados para hacer posible el acceso efectivo y en condiciones de igualdad a la asistencia letrada de todas las personas que se encuentran en su territorio y estén sometidas a su jurisdicción, sin ningún tipo de distinción."<sup>4</sup> y por su parte, la Declaración Universal de los Derechos Humanos establece que "2. Toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición."<sup>5</sup>

En consecuencia, es pertinente que la Defensoría Pública represente jurídicamente a las personas de la infancia y adolescencia, cuando se trate de asuntos relacionados con la materia familiar; al respecto el artículo 23 del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos define "23. 1. La familia es el elemento natural y fundamental de la sociedad y tiene derecho a la protección de la sociedad y del Estado..."<sup>6</sup> Entendiendo como Derecho de Familia al conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones personales y patrimoniales de los miembros de la familia, para con ellos y frente a terceros. El derecho de familia, por la naturaleza de las relaciones jurídicas entre sujetos y sus efectos, forma parte del derecho privado.<sup>7</sup>

Por otro lado, entendemos por materia familiar, todos los casos relacionados con las relaciones paterno filiales, paternidad, maternidad, patria potestad, guarda y custodia, el derecho irrenunciable de los niños, niñas y

adolescentes a recibir pensión alimenticia.<sup>8</sup> También se encuentran los casos relacionados con el parentesco, matrimonio, divorcio, concubinato, tutela, paternidad y maternidad, siendo necesaria la intervención de la Defensoría Pública, con asesoría y representación jurídica especializada, siempre que se afecten derechos de las personas de la infancia y adolescencia.

Por lo anterior, es necesario que se adapte la legislación a la realidad, condiciones y circunstancias personales de las personas de la infancia y adolescencia, para no provocar una revictimización al exigir que sean ellos quienes intenten adaptarse a una defensoría creada por y para los adultos; por lo que, realizar los ajustes razonables implica hacer las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas en los servicios que brinda la Defensoría Pública para hacerla accesible a los niños, niñas y adolescentes.

En consecuencia, a través de esta iniciativa, se garantiza el derecho humano de acceso a la justicia para niños, niñas y adolescentes, cuando se vean afectados en sus derechos en materia familiar, por medio de abogados especializados, adscritos a la Defensoría Pública.

LEY FEDERAL DE DEFENSORÍA PÚBLICA	PROPUESTA
<p><b>Artículo 1.</b> La presente Ley tiene como objeto regular la prestación del servicio de defensoría pública en asuntos del fuero federal, a fin de garantizar el derecho a la defensa en materia penal, laboral, así como amparo en materia familiar u otras materias que determine el Consejo de la Judicatura Federal, y el acceso a la justicia mediante la orientación, asesoría y representación jurídica en los términos que la misma establece.</p> <p>...</p>	<p><b>Artículo 1.</b> La presente Ley tiene como objeto regular la prestación del servicio de defensoría pública en asuntos del fuero federal, a fin de garantizar el derecho a la defensa en materia penal, laboral, familiar en los fueros federal o local, para asesoría y representación jurídica de Niños, Niños y Adolescentes, independientemente de su situación económica, así como amparo en materia familiar u otras materias que determine el consejo de la judicatura Federal, y el acceso a la justicia mediante la orientación, asesoría y representación jurídica en los términos que la misma establece.</p>
<p><b>Artículo 4.</b> Los servicios de defensoría pública se prestarán a través de:</p> <p>I. Defensores públicos, en los asuntos del orden penal federal y del Sistema de Justicia Penal Integral para Adolescentes, desde la averiguación previa o investigación hasta la ejecución de las penas, medidas u otra consecuencia, hasta la extinción de éstas, y</p> <p>II. Asesores jurídicos, en asuntos de orden no penal, salvo los expresamente obligados por la Ley a otras instituciones.</p> <p>...</p>	<p><b>Artículo 4.</b> Los servicios de defensoría pública se prestarán a través de:</p> <p>I. Defensores públicos, en los asuntos del orden penal federal y del Sistema de Justicia Penal Integral para Adolescentes, desde la averiguación previa o investigación hasta la ejecución de las penas, medidas u otra consecuencia, hasta la extinción de éstas, y en materia familiar, en los fueros federal o local, cuando se afecten los derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes.</p> <p>II. Asesores jurídicos, en asuntos de orden no penal, salvo los expresamente obligados por la Ley a otras instituciones.</p>

**Artículo 15.** Los servicios de asesoría jurídica se prestarán, preferentemente, a:

- I. Las personas que estén desempleadas y no perciban ingresos;
- II. Los trabajadores jubilados o pensionados, así como sus cónyuges;
- III. Los trabajadores eventuales o subempleados;
- IV. Los que reciban, bajo cualquier concepto, ingresos mensuales inferiores a los previstos en las bases generales de organización y funcionamiento;
- V. Las personas pertenecientes a pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas;
- VI. Las personas que por cualquier razón social o económica tengan la necesidad de estos servicios, y
- VII. Las personas que dispongan los Tribunales federales en materia laboral, en términos de la normatividad aplicable.

...

**Artículo 15.** ....

I. ... a VII. ...

**VIII. Los Niños, Niñas y Adolescentes, Independientemente de su situación económica, cuando se trate de materia familiar y se afecten sus derechos**

...

**Fundamentación**

Con fundamento en los artículos: 1, 71, fracción II; de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3, numeral 1, fracción VIII, 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la presente iniciativa.

**Denominación del proyecto**

**Decreto por el que se reforman diversas disposiciones y se adiciona una fracción al artículo 15 de la Ley Federal de la Defensoría Pública**

**Único.** Se reforman el artículo 1, la fracción I, al artículo 4, y se adiciona una fracción VIII, al artículo 15 de la Ley Federal de la Defensoría Pública, para quedar como sigue:

**Artículo 1.** La presente Ley tiene como objeto regular la prestación del servicio de defensoría pública en asuntos del fuero federal, a fin de garantizar el derecho a la defensa en materia penal, laboral, familiar en los fueros federal o local, para asesoría y representación jurídica de Niños, Niños y Adolescentes, independientemente de su situación económica, así como amparo en materia familiar u otras materias que determine el consejo de la judicatura Federal, y el acceso a la justicia

mediante a la orientación, asesoría y representación jurídica en los términos que la misma establece.

...

#### Artículo 4. ...

I. Defensores públicos, en los asuntos del orden penal federal y del Sistema de Justicia Penal Integral para Adolescentes, desde la averiguación previa o investigación hasta la ejecución de las penas, medidas u otra consecuencia, hasta la extinción de éstas, y **en materia familiar, en los fueros federal o local, cuando se afecten los derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes.**

...

#### Artículo 15. ...

I. a VII. ...

**VIII. Los Niños, Niñas y Adolescentes, independientemente de su situación económica, cuando se trate de materia familiar y se afecten sus derechos.**

...

#### Transitorio

**Único.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

#### Notas

1 Consultado en: Convención sobre los derechos del niño. Adoptada y abierta a la firma y ratificación por la Asamblea General en su resolución 44/25, de 20 de noviembre de 1989. Disponible en: <https://www.humanium.org/es/convencion-adaptada/>, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

2 Consultado en: Ley General de los derechos de niñas, niños y adolescentes, México, artículo 5. Fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación 04/12/2014, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

3 Consultado en: <https://micrositios.inai.org.mx/gobiernoabierto-y-transparencia/wp-content/uploads/2023/06/Justicia-Adaptada-Marquina.pdf>, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

4 Consultado en: <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/basic-principles-role-lawyers>, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

5 Consultado en: <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration#:~:text=L%20Declaraci%C3%B3n%20Universal%20de%20los%20Derechos%20Humanos%20es%20un%20documento.%20ella%20en%20sus%20pre%20C3%A1mbulos>, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

6 Consultado en: <https://www.gob.mx/indesol/documentos/pacto-internacional-de-derechos-civiles-y-politicos>, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

7 Consultado en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3270/3.pdf>, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

8 Consultado en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3270/3.pdf>, fecha de consulta 31 de enero de 2025.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada Bertha Osorio Ferral (rúbrica)

DE DECRETO POR EL QUE SE INSCRIBE CON LETRAS DE ORO EN EL MURO DE HONOR DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN EL NOMBRE DE FRIDA KAHLO, A CARGO DE LA DIPUTADA ELDA ESTHER DEL CARMEN CASTILLO QUINTANA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, **Elda Esther del Carmen Castillo Quintana**, diputada federal integrante del grupo parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos: 71, fracción II, 72, 73, de la Constitución Política de los Estados

Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se que se inscribe con letras de oro en el muro de honor de la Cámara de Diputados el nombre de Frida Kahlo**, al tenor de lo siguiente:

### Exposición de Motivos

El arte y la cultura son reflejos de la identidad de un pueblo, y en México, pocas figuras han alcanzado una repercusión tan profunda y duradera como Frida Kahlo. Reconocer su legado mediante la inscripción de su nombre en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados es un acto de justicia y reconocimiento a una artista que, a través de su obra, ha elevado el nombre de México a nivel internacional.

Frida Kahlo, cuyo nombre completo es Magdalena Carmen Frida Kahlo Calderón, nació el 6 de julio de 1907 en Coyoacán, Ciudad de México. Hija de Guillermo Kahlo, un fotógrafo alemán que emigró a México a finales del siglo XIX, y Matilde Calderón y González, una mestiza mexicana, Frida creció en un entorno que fusionaba la rica herencia cultural mexicana con influencias europeas. La Casa Azul, su hogar familiar, fue un epicentro de cultura y creatividad, donde Frida desarrolló su amor por el arte y la literatura.

Desde temprana edad, Frida mostró una personalidad fuerte y una mente inquisitiva. Asistió a la Escuela Nacional Preparatoria, una de las instituciones educativas más prestigiosas de México, donde fue una de las primeras mujeres en inscribirse. En este ambiente académico, Frida tuvo la oportunidad de interactuar con figuras intelectuales y políticas de la época, lo que influyó significativamente en su desarrollo ideológico y artístico.<sup>1</sup>

A los seis años, Frida contrajo poliomielitis, una enfermedad que dejó su pierna derecha más delgada y débil en comparación con la izquierda. Este episodio no solo afectó su salud física, sino también su autoestima, ya que la hizo objeto de burlas en la escuela. Sin embargo, la fortaleza de Frida se manifestó desde temprana edad; en lugar de dejarse vencer por la adversidad, desarrolló una resiliencia que la acompañaría durante toda su vida.

Para ayudarla a superar las secuelas de la enfermedad, su padre, Guillermo Kahlo, la animó a practicar deportes como la natación, el ciclismo y el boxeo. Estas actividades no solo fortalecieron su cuerpo, sino que también le inculcaron una disciplina y determinación que serían cruciales en su vida y carrera artística.<sup>2</sup>

Guillermo Kahlo, un talentoso fotógrafo, tuvo una influencia significativa en el desarrollo artístico de Frida. A través de su padre, Frida aprendió a apreciar el arte visual y desarrolló un ojo crítico para los detalles. Guillermo le enseñó técnicas fotográficas y le inculcó una disciplina rigurosa, lo que posteriormente se reflejaría en su meticuloso enfoque hacia la pintura.

La fotografía de Guillermo no solo era un medio de sustento, sino también una forma de arte que influyó en la joven Frida. Sus composiciones fotográficas y su capacidad para capturar la esencia de sus sujetos inspiraron a Frida a explorar su propia forma de expresión artística. Esta influencia temprana en su vida tuvo un impacto duradero, ya que la atención al detalle y la composición se convirtieron en elementos característicos de su obra pictórica.<sup>3</sup>

El 17 de septiembre de 1925, Frida Kahlo, quien tenía 18 años en ese momento, sufrió un grave accidente de tráfico que cambiaría su vida para siempre. Frida y su novio, Alejandro Gómez Arias, estaban viajando en un autobús en la ciudad de México cuando el vehículo colisionó con un tranvía. La magnitud del impacto fue devastadora, provocando que Frida sufriera múltiples lesiones graves. Entre las heridas más graves se encontraban la fractura de su columna vertebral en tres partes, la clavícula rota, costillas fracturadas, una pierna rota en once lugares, un pie aplastado y dislocado, y un pasamanos de hierro que la atravesó desde el abdomen hasta la pelvis.<sup>4</sup>

Este accidente no solo afectó su cuerpo físicamente, sino que también dejó una marca profunda en su psique. Frida experimentó un dolor intenso y prolongado, además de numerosas complicaciones médicas a lo largo de su vida. La gravedad de sus lesiones requirió una atención médica extensa, incluyendo más de 30 cirugías y múltiples períodos de hospitalización, donde su recuperación fue lenta y dolorosa, y durante largos meses, Frida estuvo postrada en la cama, incapaz de moverse.

La recuperación de Frida fue una prueba de su resistencia y fortaleza, en su convalecencia, enfrentó un sufrimiento físico constante que la llevó a explorar nuevas formas de expresión. Encerrada en su propio cuerpo y limitada en su movilidad, comenzó a pintar para escapar de su realidad y expresar sus sentimientos y experiencias. La pintura se convirtió en su refugio y en una herramienta para comunicar el dolor, la angustia y la lucha interna que experimentaba.

Frida solía decir: “Pinto autorretratos porque estoy sola muy a menudo y porque soy la persona a la que mejor conozco”. Sus autorretratos se convirtieron en una ventana hacia su alma, donde plasmaba sus emociones más profundas y su identidad fragmentada. El uso de colores vivos, junto con una mezcla de realismo y elementos surrealistas, permitió a Frida crear un estilo único y reconocible. Su obra no solo reflejaba su sufrimiento físico, sino también su lucha por la autoaceptación y la reivindicación de su identidad.<sup>5</sup>

Fue en este período de inmovilidad y aislamiento que Frida Kahlo comenzó a pintar de manera más seria y comprometida. Su madre, Matilde, le instaló un caballete especial junto a su cama y un espejo en el techo, para que pudiera observarse y pintar sus autorretratos y estas herramientas permitieron a Frida iniciar una carrera artística que la llevaría a convertirse en una de las figuras más emblemáticas del arte del siglo XX.

Sus primeras obras reflejaban su dolor físico y emocional, pero también su capacidad de resistencia y su espíritu indomable. A través de la pintura, Frida encontró una manera de narrar su historia personal, utilizando símbolos y metáforas para representar su condición. Su obra *La columna rota* es un ejemplo destacado de cómo utilizaba el arte para comunicar su sufrimiento: en este autorretrato, se representa con una columna vertebral rota y un cuerpo atravesado por clavos, simbolizando el dolor constante que padecía.<sup>6</sup>

La relación con el muralista Diego Rivera, a quien conoció poco después del accidente, también fue crucial en el desarrollo de su carrera artística. Rivera reconoció el talento de Frida y la animó a seguir pintando, presentándola a otros artistas e intelectuales de la época y fue través de Rivera, que Frida tuvo la oportunidad de exhibir su obra y ganar reconocimiento tanto en México como en el extranjero.<sup>7</sup>

Frida Kahlo desarrolló un estilo artístico inconfundible que la ha convertido en una de las artistas más reconocidas del siglo XX. Su obra se caracteriza por el uso de colores vibrantes y una fuerte carga de simbolismo personal. A menudo se la asocia con el movimiento surrealista, aunque ella misma rechazaba esta clasificación, afirmando que no pintaba sueños, sino su propia realidad. Su arte es una fusión de elementos del folclore mexicano, el arte popular y el simbolismo personal, que le permitieron crear una narrativa visual poderosa y profundamente introspectiva.<sup>8</sup>

Kahlo utilizaba colores intensos, típicos de la tradición mexicana, como el rojo, el amarillo y el verde, que dotaban a sus pinturas de una energía y vitalidad singulares ya que estos colores no solo eran estéticamente llamativos, sino que también tenían significados simbólicos. Por ejemplo, el rojo a menudo representaba el dolor y la pasión, mientras que el verde simbolizaba la vida y la naturaleza. La combinación de estos colores con elementos de la iconografía mexicana, como corazones sagrados, animales y plantas, creaba un universo visual único que reflejaba su identidad y experiencias personales.<sup>9</sup>

## Temas Recurrentes en su Obra

### Identidad

La exploración de la identidad es uno de los temas más profundos y recurrentes en la obra de Frida Kahlo. En muchos de sus autorretratos, Kahlo se representaba con atuendos tradicionales mexicanos, resaltando sus raíces indígenas y mestizas. Esta afirmación de su identidad cultural fue especialmente significativa en un contexto posrevolucionario, donde México buscaba reafirmar su identidad nacional. En obras como *Auto-retrato con traje de terciopelo* y *Las dos Fridas*, Kahlo explora la dualidad de su identidad, su herencia mixta y su sentido de pertenencia a diferentes culturas.<sup>10</sup>

### Dolor

El dolor físico y emocional es un tema omnipresente en la obra de Kahlo. Su sufrimiento debido al accidente de autobús y sus problemas de salud recurrentes se reflejan en pinturas como *La columna rota* y *Sin esperanza*. En estas obras, utiliza imágenes impactantes y simbolismo para expresar su dolor: columnas rotas,

cuerpos fragmentados y lágrimas visibles. Este enfoque honesto y directo hacia el sufrimiento le permitió conectar profundamente con los espectadores, transmitiendo una sensación de vulnerabilidad y resistencia.<sup>11</sup>

### Amor

El amor, en sus múltiples formas, también es un tema central en la obra de Kahlo. Su relación tumultuosa con Diego Rivera, su marido y compañero artista, se convierte en una fuente constante de inspiración y conflicto. Obras como *Diego en mi pensamiento* y *Autorretrato con collar de espinas y colibrí* reflejan su amor intenso y complicado. En estas pinturas, Kahlo aborda el amor romántico, pero también explora el amor propio y la autovaloración a través de sus autorretratos, donde se presenta con dignidad y fortaleza, a pesar de sus desafíos personales.<sup>12</sup>

### Maternidad

La maternidad, o la ausencia de ella, es otro tema recurrente en la obra de Kahlo. Debido a sus problemas de salud, Frida sufrió varios abortos espontáneos, lo que le impidió tener hijos. Esta experiencia traumática se refleja en obras como *Hospital Henry Ford* y *Mi nacimiento*. En estas pinturas, Kahlo expresa su dolor y tristeza por la pérdida de sus embarazos y su deseo no cumplido de ser madre. La forma en que aborda la maternidad en su arte es cruda y emotiva, utilizando símbolos de fertilidad y vida para contrastar con la pérdida y el dolor.<sup>13</sup>

### Relación con su Propio Cuerpo

La relación de Frida Kahlo con su propio cuerpo es un tema central en su obra. A través de sus autorretratos, Kahlo explora su identidad física y emocional, su sufrimiento y su fortaleza. Su cuerpo, a menudo representado de manera fragmentada o intervenida, se convierte en un lienzo para narrar su historia personal. En *La columna rota*, su cuerpo aparece fragmentado y sujeto por un corsé de metal, simbolizando su fragilidad y su resistencia. En *Árbol de la esperanza, mantente firme*, Kahlo se representa a sí misma con dos mitades: una sana y otra herida, mostrando su lucha constante entre el dolor y la esperanza.<sup>14</sup>

### Obras Más Destacadas

*Las dos Fridas*, de 1939, es una de las obras más famosas y complejas de Frida Kahlo. Este gran óleo sobre lienzo, con dimensiones de 173 x 173 cm, representa dos figuras de Frida sentadas una al lado de la otra, unidas por una vena que conecta sus corazones. A la izquierda, Frida aparece vestida con un traje de novia europeo, con el corazón expuesto y sangrando. A la derecha, Frida está vestida con un traje tradicional mexicano, sosteniendo un pequeño retrato de Diego Rivera, su esposo. La vena que conecta los corazones de ambas Fridas está cortada y sangra sobre el vestido de la Frida vestida de blanco, mientras que la Frida vestida de tehuana detiene el sangrado con una pinza quirúrgica.

Esta pintura fue creada poco después de su divorcio de Diego Rivera en 1939, reflejando su dolor emocional y su lucha interna. La obra representa la dualidad de su identidad y su conflicto entre las diferentes partes de su ser. La Frida vestida de blanco simboliza su herencia europea y la parte de sí misma que sentía rechazada por Rivera, mientras que la Frida vestida de tehuana representa su identidad mexicana y la parte que aún amaba y se aferraba a su esposo. Este autorretrato doble explora temas de identidad, amor, pérdida y dolor, y es una representación poderosa de su resiliencia y autoexploración.<sup>15</sup>

A su vez, *La columna rota* es una de las obras más desgarradoras de Frida Kahlo. En esta pintura, Frida se representa a sí misma con el torso desnudo y dividido, mostrando una columna jónica rota en lugar de su columna vertebral. Su cuerpo está atravesado por clavos, y lleva un corsé ortopédico que parece sostenerla, mientras su rostro muestra una expresión de dolor. El fondo desolado de la pintura, con un paisaje árido y grietas que se extienden por el suelo, intensifica la sensación de sufrimiento y aislamiento.

Esta obra fue creada durante uno de los períodos más dolorosos de la vida de Frida, después de haber sido sometida a una cirugía espinal. *La columna rota* es un testimonio visual de su sufrimiento físico y su lucha constante contra el dolor. Los clavos simbolizan el dolor agudo y constante que experimentaba, mientras que la columna rota representa su fragilidad física. El corsé, que aparece en muchas de sus obras, simboliza tanto su necesidad de soporte físico como las restric-

ciones que el dolor imponía en su vida. Esta pintura es un ejemplo claro de cómo Frida utilizaba el arte para expresar su sufrimiento y encontrar un sentido de control sobre su propio cuerpo.<sup>16</sup>

Su obra *Viva la vida* es una de las últimas obras de Frida Kahlo, completada poco antes de su muerte en 1954. Esta naturaleza muerta presenta una composición de sandías cortadas y enteras, con la inscripción *Viva la vida* en una de las frutas. Los colores vivos y la exuberancia de la pintura contrastan con el deterioro de la salud de Frida en ese momento.

El título de la pintura, *Viva la vida*, refleja una afirmación de la vida a pesar del sufrimiento y la proximidad de la muerte. A lo largo de su vida, Frida luchó contra el dolor y la adversidad, y esta obra es una declaración de su espíritu indomable y su amor por la vida. Las sandías, con su jugo vibrante y su simbolismo de fertilidad y vida, representan la vitalidad que Frida buscaba celebrar, incluso en sus últimos días. Esta obra es un testamento de su fortaleza y su capacidad para encontrar belleza y significado en la vida, a pesar de sus desafíos.<sup>17</sup>

Frida Kahlo ha sido una figura destacada en el ámbito del arte tanto en México como a nivel internacional, lo que le brindó un enorme reconocimiento y permitió que sus obras hayan sido exhibidas en algunas de las galerías y museos más prestigiosos del mundo, lo que ha ayudado a consolidar su legado artístico.

En 1938, la Galería Julien Levy en Nueva York organizó la primera exposición individual de Kahlo en Estados Unidos, donde vendió la mitad de las 25 obras expuestas y captó la atención de importantes coleccionistas y críticos de arte, esta exposición marcó el inicio de su reconocimiento internacional.

En 1939, el Museo del Louvre en París adquirió su obra *El Marco (The Frame)*, convirtiéndola en la primera obra de un artista mexicano del siglo XX en formar parte de la colección permanente del museo que con esta adquisición subrayó la importancia de Kahlo en el panorama artístico mundial.

A lo largo de los años, sus obras han sido parte de exposiciones en instituciones de renombre como el Museo de Arte Moderno (MOMA) de Nueva York, la Tate Modern en Londres y el Centro Georges Pompidou en París.

En 2004, el Museo de Arte Contemporáneo de Monterrey (Marco), en México, presentó una de las retrospectivas más completas de su obra, reafirmando su estatus como icono cultural y artístico.

Aunque Frida Kahlo rechazó la etiqueta de surrealista, su obra es frecuentemente asociada con este movimiento debido a su exploración del inconsciente y el uso de imágenes oníricas y simbólicas. En 1938, André Breton, uno de los fundadores del surrealismo, visitó México y quedó profundamente impresionado por el trabajo de Kahlo. Breton describió a Kahlo como una “surrealista natural” y organizó la exposición de su obra en la Galería Renou & Colle en París en 1939. Esta exposición fue un éxito y ayudó a consolidar su reputación internacional.<sup>18</sup>

Breton también escribió el prólogo del catálogo de esta exposición, en el cual destacó la originalidad y la profundidad emocional de la obra de Kahlo. A través de Breton, Kahlo estableció conexiones con otros artistas surrealistas y fue reconocida como una figura clave dentro del movimiento, aunque ella misma insistiera en que no pintaba sueños, sino su propia realidad.<sup>19</sup>

Su papel en la escena artística mexicana y su asociación con el Movimiento Muralista y su colaboración con Diego Rivera, uno de los muralistas más influyentes de México, permitió a Frida Kahlo introducirse en los círculos artísticos y políticos de la época, lo que le permitió exhibir su obra y ganar reconocimiento tanto en México como en el extranjero.

Su obra no solo refleja su vida y sus luchas personales, sino que también celebra la riqueza de las tradiciones y el colorido de México. Kahlo utilizó elementos del arte popular mexicano, como la iconografía religiosa, los exvotos y el arte folclórico, para crear un lenguaje visual único que resonaba con su identidad cultural. En obras como *Autorretrato en la frontera entre México y Estados Unidos* y *El sueño (La cama)*, Kahlo aborda temas de identidad nacional y su relación con la modernidad y la tradición.

Además, su casa, La Casa Azul, en Coyoacán, se convirtió en un centro de reunión para artistas, intelectuales y políticos, y sigue siendo un importante museo que atrae a miles de visitantes cada año. La Casa Azul no solo es un testamento de su vida y obra, sino tam-

bién un símbolo de su impacto duradero en la cultura mexicana y mundial.<sup>20</sup>

### Su Papel en el Entorno Político y Social

Frida Kahlo fue una activista comprometida y miembro activo del Partido Comunista Mexicano (PCM) ya que su interés por la política y las causas sociales fue fomentado durante su tiempo en la Escuela Nacional Preparatoria, donde conoció a varios intelectuales y futuros líderes políticos. Kahlo se unió formalmente al PCM en 1928, un año después de conocer a Diego Rivera, quien también era un prominente miembro del partido. Su compromiso con el comunismo se reflejaba en su deseo de luchar por los derechos de los trabajadores y oprimidos, y su arte a menudo incorporaba símbolos y mensajes políticos.

Kahlo no solo participó en actividades del partido, sino que también utilizó su hogar como un refugio para figuras revolucionarias. Un ejemplo destacado es cuando León Trotsky, el líder revolucionario ruso, llegó a México en 1937 en busca de asilo político.

Se debe recordar que en México existía ya una larga tradición de ofrecer refugio político a personas perseguidas por sus ideales y actividades políticas desde inicios del siglo XIX, el país ha sido un destino para exiliados políticos de diversas partes del mundo, tradición que se fortaleció durante el siglo XX, cuando México acogió a refugiados de la Guerra Civil Española, la Segunda Guerra Mundial y las dictaduras en América Latina.

El caso de León Trotsky es uno de los ejemplos más destacados de la política de asilo en México ya que su llegada fue un evento significativo en la historia del país y en la vida de Frida Kahlo. La protección ofrecida a Trotsky y su familia reflejaba el compromiso de México con los principios de asilo y refugio político.

Trotsky y su esposa, Natalia Sedova, vivieron en la Casa Azul, la casa de Frida y Diego, durante dos años. La presencia de Trotsky en su vida no solo influyó en su arte, sino que también reforzó su compromiso con las ideas marxistas y revolucionarias.<sup>21</sup>

Durante su militancia, Frida Kahlo participó activamente en diversas actividades políticas, incluyendo protestas y manifestaciones, donde a pesar de sus pro-

blemas de salud, asistía a reuniones del partido y apoyaba las causas comunistas tanto en México como en el extranjero. En una de sus últimas apariciones públicas en 1954, apenas unos días antes de su muerte, Frida participó en una manifestación en contra de la intervención de Estados Unidos en Guatemala, demostrando su compromiso inquebrantable con la justicia social<sup>22</sup>

Tanto Frida Kahlo como Diego Rivera fueron figuras centrales en la vida cultural y política de México en la primera mitad del siglo XX. A través de su asociación con figuras políticas e intelectuales como León Trotsky, Pablo Neruda y André Breton, Kahlo se convirtió en una influyente defensora de los derechos humanos y la justicia social. Estas relaciones también facilitaron la difusión de sus ideas y su obra a nivel internacional.

La influencia de Kahlo en el ámbito social y cultural de México también se manifestó en su capacidad para conectar con el pueblo mexicano a través de su arte. Sus pinturas, que a menudo abordaban temas de dolor personal y sufrimiento, también servían como comentarios sobre la lucha de clases, la opresión y la identidad cultural. Su obra *Mis abuelos, mis padres y yo (Árbol genealógico)* ilustra su exploración de la identidad mexicana, combinando elementos de su herencia indígena y europea para crear una narrativa visual que resonaba con muchos mexicanos de su tiempo.<sup>23</sup>

La defensa de la identidad mexicana fue uno de los aspectos más distintivos de la imagen pública de Frida Kahlo, principalmente por el uso del traje tradicional mexicano, especialmente el traje de Tehuana. Este estilo, originario del Istmo de Tehuantepec, no solo era un homenaje a las mujeres zapotecas, conocidas por su fuerza y autonomía, sino también una declaración política y cultural, porque al adoptar este atuendo, Kahlo se distanciaba deliberadamente de las modas occidentales y reafirmaba su identidad como mexicana y mestiza.

El traje de Tehuana, con sus colores brillantes y complejos bordados, se convirtió en una extensión de su personalidad y su arte. En sus autorretratos, como "Autorretrato como Tehuana" (1943), Kahlo se representa a sí misma con el traje tradicional, fusionando su identidad personal con la identidad cultural de México, por ende, este acto de vestir era una forma de resistencia contra la hegemonía cultural extranjera y una

afirmación de su orgullo por sus raíces indígenas y mestizas.<sup>24</sup>

Frida jugó también un papel crucial en la revalorización de la cultura y las tradiciones mexicanas a través de su arte. Sus pinturas están llenas de referencias a la iconografía religiosa, el arte popular y las tradiciones indígenas de México, incorporando elementos como los exvotos, las calaveras y las flores de cempasúchil, que son emblemáticos de la cultura mexicana. Estas referencias no solo enriquecieron su obra, sino que también ayudaron a preservar y promover la cultura mexicana en un período de creciente influencia extranjera.

A su vez también fue una defensora de la educación y la cultura para todos. Junto con Rivera, apoyó la creación de escuelas y centros culturales que promovieran el arte y la educación entre las clases trabajadoras, por ello La Casa Azul, su hogar en Coyoacán, se convirtió en un centro de actividad cultural y artística, donde después de su muerte, la casa se transformaría en el Museo Frida Kahlo, que sigue atrayendo a miles de visitantes cada año y sirve como un testamento de su vida y legado.

### Icono del Feminismo

Frida Kahlo es reconocida como una figura central en el movimiento feminista, por su vida y obra que han sido y siguen siendo una fuente de inspiración para muchas mujeres no solo en México, también alrededor del mundo.

Fue a través de sus pinturas, que Frida Kahlo desafió las normas de género y las expectativas sociales de su época, convirtiéndose en un símbolo de empoderamiento y resistencia.<sup>25</sup>

Kahlo utilizó su arte para abordar temas relacionados con la identidad femenina, la sexualidad, el dolor y la autonomía. Sus autorretratos y otras pinturas reflejan su experiencia personal y su lucha contra las adversidades.<sup>26</sup> A través de su obra, Kahlo desafió las convenciones sociales y estableció una representación única y poderosa de la mujer en el arte, impregnando así una gran influencia en el Movimiento Feminista.

Ella fue también abierta sobre su identidad sexual y sus relaciones con personas de ambos sexos. Su bisexualidad y sus relaciones con figuras como la cantante Chavela Vargas y la bailarina Josephine Baker fueron revo-

lucionarias para su época.<sup>27</sup> Al expresar abiertamente su identidad, Kahlo desafió las normas sociales y promovió la aceptación de la diversidad sexual.

Su legado sigue inspirando a generaciones de mujeres y artistas, por su arte y vida que son recordados como un testimonio de la fuerza del espíritu humano y el poder transformador del arte, dejando una marca indeleble en la cultura moderna, influyendo en la moda, la política y la percepción de la identidad femenina.

### Aparición de su Imagen y Legado en la Moda, el Cine, la Literatura y Otras Formas de Expresión Cultural

En el ámbito de la moda Frida Kahlo ha dejado una marca significativa tanto en México como a nivel mundial. Marcas mexicanas como Carla Fernández y Barbara Sánchez-Kane han reconocido la influencia de Kahlo en sus diseños, inspirándose en su uso del traje tradicional mexicano y su estilo vibrante y colorido.<sup>28</sup> Mientras que diversas marcas internacionales como Dolce & Gabbana, Moschino y Jean Paul Gaultier también han presentado colecciones inspiradas en el estilo de Kahlo. Estas marcas han incorporado elementos de su vestimenta tradicional mexicana, como los vestidos de tehuana, los sombreros y los accesorios coloridos, en sus diseños de alta costura.<sup>29</sup> Este reconocimiento internacional ha contribuido a la difusión global de su imagen y su legado.

En el caso del cine, este ha sido un medio crucial para difundir la vida y obra de Frida Kahlo. La película *Frida*, estrenada en el año 2002, protagonizada por la actriz mexicana Salma Hayek y dirigida por la estadounidense Julie Taymor, fue un éxito de taquilla, recibiendo varias nominaciones a los premios Óscar, la mayor distinción dentro de la industria cinematográfica. Esta película no solo popularizó la figura de Kahlo, sino que también destacó su impacto en el arte y la cultura. La representación de su vida y su obra en el cine ha permitido que más personas conozcan su historia y su contribución al arte.<sup>30</sup>

Su vida también ha sido objeto de numerosos libros y biografías, que han contribuido a mantener viva su memoria y a difundir su legado. La biografía *Frida: A Biography of Frida Kahlo*, de Hayden Herrera, publicada en 1983, fue fundamental para el resurgimiento del interés en su vida y obra. Esta obra ha sido tradu-

cida a varios idiomas y ha inspirado a muchos escritores y artistas. Además, su correspondencia y diarios personales han sido publicados, ofreciendo una visión más íntima de su vida y sus pensamientos.<sup>31</sup>

Frida Kahlo ha sido homenajeada en varias series de televisión,<sup>32</sup> lo que destaca su influencia duradera en la cultura popular, muchas de las mismas cuentan con enorme popularidad, tanto en México como alrededor del mundo lo cual ha permitido transmitir la esencia de Kahlo a una gran audiencia, aquí se muestran algunas series donde se le ha hecho referencia:

-Los Simpson: En el episodio “El Momento de Maya” (temporada 19, episodio 3), Marge Simpson se disfraza de Frida Kahlo para una fiesta de disfraces en la escuela de Bart. Esta referencia cultural en una serie tan influyente subraya la prominencia de Kahlo en la cultura popular.

-Doctor Who: En el episodio “The Long Game” (temporada 1, episodio 7 de la nueva serie), el personaje de Cathica menciona a Frida Kahlo al discutir sobre figuras históricas influyentes.

-Grey’s Anatomy: En el episodio “Time Stops” (temporada 11, episodio 24), se hace una referencia a Frida Kahlo durante una conversación sobre mujeres fuertes e inspiradoras en la historia.

-Project Runway: En varios episodios, los diseñadores han creado looks inspirados en Frida Kahlo para desafíos específicos, destacando su influencia en la moda y el diseño.

-Las revelaciones de Frida Kahlo (2024): Una serie documental que desvela la compleja intersección de aspectos que definen el legado de Frida Kahlo.<sup>33</sup>

Tan grande es el impacto de Frida Kahlo en la cultura popular, que este ha sido duradero y global. Su imagen ha sido y sigue siendo utilizada en campañas publicitarias, carteles y pósteres, mientras su arte es exhibido en museos y galerías de todo el mundo. Su vida y obra han inspirado a generaciones de mujeres y artistas, quienes encuentran en ella un modelo de fortaleza, resiliencia y autenticidad.

Inscribir el nombre de Frida Kahlo en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados es un reconocimiento

merecido a una de las figuras más emblemáticas de la cultura mexicana y mundial. Su vida y obra han dejado una huella imborrable en la historia del arte, y su legado sigue siendo una fuente de inspiración para millones de personas.

El Muro de Honor de la Cámara de Diputados es un lugar reservado para aquellos que han hecho contribuciones extraordinarias a la nación. La inscripción del nombre de Frida Kahlo en este muro sería un reconocimiento oficial de su impacto duradero en la cultura mexicana y mundial. Sería una forma de honrar su legado y asegurar que su historia, así como sus logros sean recordados y celebrados por las futuras generaciones.

Su inscripción no solo subraya sus logros artísticos, sino que también reconoce su resistencia y valentía frente a las adversidades personales y sociales. Frida luchó incansablemente contra los estigmas de género, las barreras socioeconómicas y las limitaciones físicas impuestas por su salud. Al tener su nombre en el Muro de Honor, estamos rindiendo tributo a su legado como una figura que desafió y rompió los límites en una sociedad tradicionalmente patriarcal y opresiva.

Además, este reconocimiento legislativo es un paso significativo para perpetuar su memoria y asegurar que las futuras generaciones comprendan y valoren su impacto no solo en el ámbito artístico, sino también en el social y político. Es una manera de afirmar que las luchas por la justicia, la equidad y la identidad cultural son valiosas y dignas de ser honradas.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración del honorable Congreso de la Unión, la siguiente iniciativa con proyecto de:

### **Decreto por el que se inscribe con letras de oro en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión el nombre de Frida Kahlo**

**Único.** Inscríbese con letras de oro en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión el nombre de Frida Kahlo.

#### **Transitorio**

**Único.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

## Notas

- 1 Herrera, H. (2002). *Frida: A Biography of Frida Kahlo*. HarperCollins. Recuperado de <https://www.harpercollins.com/products/frida-hayden-herrera>
- 2 Kettenmann, A. (2013). *Frida Kahlo: Pain and Passion*. Taschen. Recuperado de [https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida\\_kahlo\\_pain\\_and\\_passion.htm](https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida_kahlo_pain_and_passion.htm)
- 3 Zamora, M. (2008). *Frida Kahlo: Brush of Anguish*. Chronicle Books. Recuperado de <https://www.chroniclebooks.com/products/frida-kahlo-brush-of-anguish>
- 4 El Universal. (2020). Así fue el accidente de autobús que hirió gravemente a Frida Kahlo. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/frida-kahlo-asi-fue-el-accidente-de-autobus-que-la-hirio-gravemente>
- 5 Muy Interesante. (2023). El accidente que le cambió la vida a Frida Kahlo. Recuperado de <https://www.muyinteresante.com.mx/historia/38173.html>
- 6 National Geographic. (2021). El accidente que cambió la vida de Frida para siempre. Recuperado de <https://www.nationalgeographic.com/historia/el-accidente-que-cambio-la-vida-de-frida>
- 7 History. (2024). How a Devastating Accident Changed Frida Kahlo's Life and Inspired Her Art. Recuperado de <https://www.history.com/news/frida-kahlo-bus-accident-art>
- 8 Kettenmann, A. (2013). *Frida Kahlo: Pain and Passion*. Taschen. Recuperado de [https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida\\_kahlo\\_pain\\_and\\_passion.htm](https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida_kahlo_pain_and_passion.htm)
- 9 Tíbol, R. (2013). *Frida Kahlo: An Open Life*. University of New Mexico Press. Recuperado de <https://www.unmpress.com/books/frida-kahlo-open-life/9780826320765>
- 10 Herrera, H. (2002). *Frida: A Biography of Frida Kahlo*. HarperCollins. Recuperado de <https://www.harpercollins.com/products/frida-hayden-herrera>
- 11 Kettenmann, A. (2013). *Frida Kahlo: Pain and Passion*. Taschen. Recuperado de [https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida\\_kahlo\\_pain\\_and\\_passion.htm](https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida_kahlo_pain_and_passion.htm)
- 12 Tíbol, R. (2013). *Frida Kahlo: An Open Life*. University of New Mexico Press. Recuperado de <https://www.unmpress.com/books/frida-kahlo-open-life/9780826320765>
- 13 Zamora, M. (2008). *Frida Kahlo: Brush of Anguish*. Chronicle Books. Recuperado de
- 14 Herrera, H. (2002). *Frida: A Biography of Frida Kahlo*. HarperCollins. Recuperado de <https://www.harpercollins.com/products/frida-hayden-herrera>
- 15 Zamora, M. (2008). *Frida Kahlo: Brush of Anguish*. Chronicle Books. Recuperado de
- 16 Tíbol, R. (2013). *Frida Kahlo: An Open Life*. University of New Mexico Press. Recuperado de <https://www.unmpress.com/books/frida-kahlo-open-life/9780826320765>
- 17 Kettenmann, A. (2013). *Frida Kahlo: Pain and Passion*. Taschen. Recuperado de [https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida\\_kahlo\\_pain\\_and\\_passion.htm](https://www.taschen.com/pages/en/catalogue/art/all/03383/facts.frida_kahlo_pain_and_passion.htm)
- 18 Insolen Artists. (2015). *Frida Kahlo: Surrealism*. Recuperado de <https://sites.psu.edu/unspeakenartists/2015/11/20/frida-kahlo-surrealism/>
- 19 Mejores Influencers. (2024). *Frida Kahlo: Legado y Revolución en el Surrealismo*. Recuperado de <https://mejoresinfluencers.de/impacto/frida-kahlo-y-su-impacto-en-el-surrealismo/>
- 20 Museo Frida Kahlo. (2024). Visit | Museo Frida Kahlo. Recuperado de <https://www.museofridakahlo.org.mx/visit/?lang=en>
- 21 Gotthardt, A. (2019). Inside Frida Kahlo's Affair with Communist Revolutionary Leon Trotsky. *Artsy*. Recuperado de <https://www.artsy.net/article/artsy-editorial-frida-kahlos-love-affair-communist-revolutionary-impacted-art>
- 22 Helland, J. (2019). Frida Kahlo's Forgotten Politics. *JSTOR Daily*. Recuperado de <https://daily.jstor.org/frida-kahlos-forgotten-politics/>
- 23 Grass, K. (2023). The Art and Politics of Frida Kahlo. *Daily Art Magazine*. Recuperado de <https://www.dailyartmagazine.com/the-art-and-politics-of-frida-kahlo/>
- 24 Neocrotalic. (2023). The Impact of Frida Kahlo's Art on Mexican Culture. *Neocrotalic.com*. Recuperado de <https://www.neocrotalic.com>

[crotalic.com/post/the-impact-of-frida-kahlo-s-art-on-mexican-culture](https://crotalic.com/post/the-impact-of-frida-kahlo-s-art-on-mexican-culture)

25 Sobrefeminismo. (n.d.). La influencia de Frida Kahlo en el feminismo y la representación de la mujer en el arte. Recuperado de <https://sobrefeminismo.com/la-influencia-de-frida-kahlo-en-el-feminismo-y-la-representacion-de-la-mujer-en-el-arte/>

26 HAPBWA Foundation. (2023). Frida Kahlo: A Lasting Legacy and the Impact on Modern Women. Recuperado de <https://www.hapbwafoundation.org/post/frida-kahlo-a-lasting-legacy-and-the-impact-on-modern-women>

27 Elle India. (n.d.). How Frida Kahlo Broke Stereotypes And Shaped Feminism. Recuperado de <https://elle.in/article/frida-kahlo-feminism/>

28 Document Journal. (2019). 4 Mexican fashion designers on Frida Kahlo's enduring influence. Recuperado de <https://www.documentjournal.com/2019/02/4-mexican-fashion-designers-on-frida-kahlo-enduring-influence/>

29 HuffPost Entertainment. (2016). Frida Kahlo, A Global Fashion Icon. Recuperado de [https://www.huffpost.com/entry/frida-kahlo-a-global-fashion-icon\\_n\\_56fee63ce4b0daf53aefbd0d](https://www.huffpost.com/entry/frida-kahlo-a-global-fashion-icon_n_56fee63ce4b0daf53aefbd0d)

30 Artsy. (2019). How Frida Kahlo Became a Global Brand. Recuperado de <https://www.artsy.net/article/artsy-editorial-frida-kahlo-global-brand>

31 Herrera, H. (2002). Frida: A Biography of Frida Kahlo. HarperCollins. Recuperado de <https://www.harpercollins.com/products/frida-hayden-herrera>

32 Uno TV. (2020). ¡Ay caramba! Los Simpson dan vida a Frida Kahlo y Diego Rivera. Recuperado de <https://www.unotv.com/entrenimiento/los-simpson-dan-vida-a-frida-kahlo-y-diego-rivera/>

33 Infobae. (2024). Las revelaciones de Frida Kahlo en nueva docuserie de Star+. Recuperado de <https://www.infobae.com/que-puedo-ver/2024/01/10/convertirse-en-frida-kahlo-en-star-las-revelaciones-mas-alla-de-los-autorretratos/>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada Elda Esther del Carmen Castillo Quintana  
(rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE CIUDADANÍA PARA PERSONAS DE 18 AÑOS Y ACCESIBILIDAD A CARGOS DE ELECCIÓN, A CARGO DEL DIPUTADO SERGIO MAYER BRETÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Sergio Mayer Bretón, diputado de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

El 2 de diciembre de 1972, Salvador Allende, presidente de la República de Chile, brindó un discurso en la Universidad de Guadalajara, en donde formuló una frase histórica que ha trascendido en el tiempo y sintetiza con brillantez lo que implica ser joven.

“Ser joven y no ser revolucionario es una contradicción hasta biológica”

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el primer trimestre de 2024, en México había 31 millones de personas jóvenes (15 a 29 años). La cifra representó 23.8 % del total de la población (129.7 millones): 51.1 por ciento correspondió a mujeres y 48.9 por ciento, a hombres.

En el mismo periodo 54 de cada 100 personas entre 15 y 29 años eran económicamente activas. 25.3 por ciento realizó actividades en ocupaciones de carácter elemental o de apoyo, 16.5 por ciento se ocupó en actividades de tipo profesional o técnicas y 15.6 por ciento, en actividades comerciales.

Uno de los ejes centrales de la política pública iniciada en el año 2018, con la Cuarta Transformación fue la atención a las y los jóvenes, a través del Programa Jóvenes Construyendo el Futuro, el cual vincula la experiencia de los centros de trabajo con la visión, expe-

riencia y dinamismo de los jóvenes para impulsar las oportunidades laborales en el país y, con ello, contribuir en la economía de los beneficiarios y sus familias.

El impacto positivo del programa ha implicado su continuidad durante la presente administración, impactando positivamente a millones de jóvenes que había permanecido al margen de los programas sociales, hasta hace poco enfocados a los grupos en mayores condiciones de vulnerabilidad, como adultos mayores o personas en condiciones de discapacidad, madres solteras, entre otros.

Dicho programa resulta estratégico por diversas razones:

- Toma en cuenta el potencial de los jóvenes para impulsar un cambio.
- Atiende a un grupo de edad que se incorpora a las actividades económicas de nuestro país.
- Se trata por lo general, de profesionistas recién egresados.
- Vincula a los jóvenes con los sectores productivos del país, más allá de la entrega de un apoyo económico

Cabe reconocer también que, desafortunadamente, grupos delictivos buscan el reclutamiento forzado y también voluntario de personas, principalmente jóvenes para incorporarlos a sus actividades delictivas, en razón de lo cual resulta esencial el fortalecimiento de las políticas públicas que contribuyan a brindar mayores oportunidades a los jóvenes y personas que muchas veces enfrentan dificultades para incorporarse como población económicamente activa.

Ser joven en México resulta a veces difícil y complejo, principalmente cuando inician su incorporación a la vida laboral toda vez que uno de los requisitos principales en la mayoría de los trabajos es el contar con experiencia de uno o más años, llegando hasta cinco años o más, lo que les impide acceder a muchas vacantes o cargos.

Si bien pareciera un requisito lógico, el contar con experiencia, se pierde de vista el potencial que tienen los jóvenes y diversas personas, así como sus altas capa-

idades para adquirir en periodos cortos las habilidades para desarrollar múltiples actividades laborales.

Asimismo, resulta por demás frustrante para miles de profesionistas egresados de las universidades, el no poder incorporarse en periodos cortos a la vida productiva y laboral, así como enfrentar limitaciones por rango de edad para participar en diversos cargos de elección popular.

En este sentido, es importante tener presente las transformaciones que vive nuestro país principalmente en el sector público y como parte de ellas, la creación de nuevos paradigmas como lo es abrir mayores espacios de participación a las personas en razón de su edad.

En este contexto, se estima limitativo para el acceso a cargos públicos o de representación el restringir la posibilidad a las personas por no contar con la edad requerida el día de la elección, aún cuando puedan cumplir esta en los siguientes meses, semanas o incluso días.

Así, por ejemplo, si una persona que está por cumplir los 18 años, aspira a ser Diputado, con el texto actual que requiere contar con 18 años cumplidos tendría que esperar tres años para poder postularse, asimismo, si aspirase a ser Senador, el plazo de espera, sería de seis años.

Estoy convencido que no hay una causa real que sustente el limitar dicho derecho a ser electo para cargos públicos o de representación a las personas por no contar con la edad requerida, lo cual las puede llevar a tener que esperar varios años para poder ejercer su derecho a participar en alguna elección, ya sea para ser presidente, senador o diputado.

Cabe destacar que la edad constituye uno de varios requisitos que en su caso deberán acreditar los candidatos, como lo es la ciudadanía, estar en pleno goce de sus derechos civiles y políticos, residencia en el país o entidad federativa, entre otros, por lo que se estima viable modificar este requisito en aras de abrir espacios de oportunidad para las personas.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) la actividad política de los jóvenes puede ser un factor clave para la mejora de la democracia en México. Al participar en la to-

ma de decisiones, pueden hacer valer sus opiniones y contribuir a la construcción de políticas que atiendan sus necesidades y demandas. La juventud representa una importante fuerza para el desarrollo del país y su participación activa en la vida política es fundamental para construir una democracia más sólida y justa.

En este mismo sentido, un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) identificó que la participación política de las personas y de manera destacada de los jóvenes, está relacionada con su sentido de pertenencia y compromiso hacia la sociedad.

Incluso se estima que la limitación para ejercer el derecho a ocupar cargos públicos o de representación a través de una elección en razón de la edad cumplida, pudiera constituir discriminación o incluso ser violatorio de los derechos humanos, pues una persona que incluso en algunas semanas pudiera tener la edad requerida no podría participar en la elección.

Al respecto, es importante tener presente lo dispuesto en el segundo y último párrafo del artículo 1º de nuestra Carta Magna, respecto al principio pro persona y la prohibición de la discriminación:

Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establezca.

**Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.**

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

**Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.**

Con relación al citado mandato constitucional, cabe tener presente el análisis de la edad como factor de discriminación en el mercado de trabajo, expuesto por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el marco del recurso de revisión con el número de expediente 992/2014, en el cual se expresa, entre otras consideraciones:

La discriminación por edad es el trato diferencial hecho a una persona por motivos de su edad sin considerar de antemano sus capacidades y aptitudes. En materia laboral se producen casos de discriminación por edad positiva o negativa, es decir, discriminación por edad a jóvenes y adultos respectivamente. En este tenor, cuando respecto a la edad no se tienen en cuenta las características profesionales del trabajador ni el rendimiento, la dedicación o la aptitud por él desarrollada, sino únicamente el factor cronológico aislado del tiempo vivido supone un actuar arbitrario que actualiza la prohibición constitucional y legal de no discriminar.<sup>1</sup>

En cuanto al ámbito internacional, cabe también tener presente el mandato dispuesto en el artículo 2º del Convenio número 111, sobre la discriminación, empleo y ocupación, de la Organización Internacional del Trabajo, suscrito por el gobierno de nuestro país.

Artículo 2º

Todo miembro para el cual este Convenio se halle en vigor se obliga a formular y llevar a cabo una política nacional que promueva, por métodos adecuados a las condiciones y a la práctica nacionales, la igualdad de oportunidades y de trato en materia de

empleo y ocupación, con objeto de eliminar cualquier discriminación a este respecto.<sup>2</sup>

En este contexto cabe recordar que una de las reformas más trascendentales en materia de ciudadanía se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1969, a partir de la cual se reformó el artículo 34 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos para reducir la edad de 21 a 18 años para adquirir los derechos y obligaciones ciudadanas.

Esta reforma, posterior al movimiento estudiantil de 1968 se consideró por algunos sectores de la época como una evolución de la política pública hacia los jóvenes, recuperando y dando un nuevo sentido a su interés para participar en la vida pública y política de nuestro país.

Sobre el precepto de ciudadanía contenido en el artículo 34 de la constitución, Ignacio Galindo Garfias (*Derechos de Pueblo Mexicano*) señala que: *“...la ciudadanía está constituida por el conjunto de personas de nacionalidad mexicana que en una organización democrática son titulares de los derechos políticos que la Constitución señala... la calidad de ciudadano confiere la capacidad de ejercicio del estatus político... para ejercer los derechos y cumplir las obligaciones propias... La categoría jurídica de ciudadano atribuye prerrogativas... para participar directa o indirectamente en la formación de la voluntad del Estado y en la integración de los órganos de gobierno a través de los cuales actúa ejerciendo el poder estatal”*.

El movimiento estudiantil de 1968 y la reforma al artículo 34 de nuestra Carta Magna, constituyen un partecuas que ha fortalecido a las instituciones nacionales y ha dado un nuevo dinamismo al desarrollo institucional y económico de nuestro país.

La observancia de los derechos a votar y ser votado requiere como precondition que su desarrollo se efectúe de manera libre e igualitaria, así como que el proceso se sustente, legitime y concrete en elecciones libres y universales.

De acuerdo con el artículo 7 de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, el ejercicio del voto constituye un derecho y una obligación que se ejerce para integrar órganos del Estado de elección po-

pular. También es derecho de los Ciudadanos y obligación para los partidos políticos la igualdad de oportunidades y la paridad entre hombres y mujeres para tener acceso a cargos de elección popular. El voto es universal, libre, secreto, directo, personal e intransferible.

Es derecho de las ciudadanas y los ciudadanos ser votados para todos los puestos de elección popular, teniendo las calidades que establece la ley de la materia y solicitar su registro de manera independiente, cuando cumplan los requisitos, condiciones y términos que determine esta ley.

Asimismo, es importante tener presente el artículo 21 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada el 10 de diciembre de 1948, que a la letra señala:

Artículo 21. Toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país, directamente o por medio de representantes libremente escogidos. Toda persona tiene el derecho de acceso, en condiciones de igualdad, a las funciones públicas de su país. La voluntad del pueblo es la base de la autoridad del poder público; esta voluntad se expresará mediante elecciones auténticas que habrán de celebrarse periódicamente, por sufragio universal e igual y por voto secreto u otro procedimiento equivalente que garantice la libertad del voto.

El voto es Universal porque tienen derecho a él todos los ciudadanos que satisfagan los requisitos establecidos por la ley, sin discriminación de raza, religión, género, condición social o ilustración.

Asimismo, en cuanto a los derechos de participación política, elementos sustantivos de la presente iniciativa, cabe tener presente la siguiente tesis jurisprudencial:

**Derechos de participación política a votar y ser votado. Son derechos fundamentales protegidos a través de los procesos de control constitucional establecidos en la Constitución federal, de acuerdo al sistema competencial que la misma prevé.**

Los derechos de participación política establecidos en las fracciones I y II del artículo 35 constitucional son verdaderas garantías individuales o derechos fundamentales, en primer término, porque par-

ticipan de la posición de supremacía que tiene dicho precepto constitucional, de lo cual deriva que no sean disponibles en su núcleo esencial para los poderes constituidos; en segundo término, porque suponen una relación de interdependencia con las demás normas sobre derechos y libertades reconocidas en la norma suprema (sin libertad de expresión sería imposible el ejercicio efectivo del derecho de voto; al mismo tiempo, sin un gobierno sujeto a la legitimidad del voto público y a elecciones periódicas, sería difícilmente garantizable el goce efectivo de las demás garantías constitucionales); en tercer lugar, porque las pretensiones y expectativas que forman su objeto son claves para la organización y el funcionamiento del sistema democrático constitucional que la norma suprema trata de establecer.

En ese sentido, los derechos de participación política, por virtud de su atributo de fundamentales, gozan de la protección constitucional encomendada al Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación y a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, de acuerdo con sus respectivas esferas de competencia jurisdiccional.

Acción de inconstitucionalidad 47/2006 y sus acumuladas 49/2006, 50/2006 y 51/2006. Partidos Políticos: Acción Nacional, de la Revolución Democrática, Convergencia y Revolucionario Institucional. 7 de diciembre de 2006. Unanimidad de diez votos. Ponente: Margarita Beatriz Luna Ramos. Secretarios: Fernando Silva García y Alfredo Villeda Ayala.

El Tribunal Pleno, el quince de octubre en curso, aprobó, con el número 83/2007, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a quince de octubre de dos mil siete.

Nota: Por ejecutoria del 21 de febrero de 2012, el pleno declaró inexistente la contradicción de tesis 432/2011 derivada de la denuncia de la que fue objeto el criterio contenido en esta tesis, al estimarse que no son discrepantes los criterios materia de la denuncia respectiva.<sup>3</sup>

Por los razonamientos expresados, la presente iniciativa tiene como objetivos:

- Precisar en el artículo 34, que las personas serán ciudadanas de la República, a partir del año en que cumplan 18 años.

- En el caso del artículo 55, establecer que podrán ser diputados, en cuanto a la edad, quienes cumplan dieciocho años el año de la elección, en lugar de que sean años cumplidos.

- Disponer en el artículo 58, como uno de los requisitos para ser Senador el cumplir 25 años el año de la elección.

- En el caso del artículo 82, respecto a los requisitos para ser presidente de la República, precisar como requisito el cumplir 35 años de edad el año de la elección.

Cabe destacar que la reforma al artículo 34, conlleva el ejercicio de los derechos ciudadanos dispuestos en el artículo 35 de nuestra Carta Magna, entre los cuales se contemplan, el votar en las elecciones populares; el poder ser votado en condiciones de paridad para todos los cargos de elección popular, teniendo las calidades que establezca la ley, ejercer en toda clase de negocios el derecho de petición y poder ser nombrado para cualquier empleo o comisión del servicio público, teniendo las calidades que establezca la ley.

En este contexto cabe recordar que durante la pasada legislatura se aprobaron reformas a los artículos 55 y 91 de nuestra Carta Magna para reducir la edad de 21 a 18 años para que una persona pueda ser Diputado, así como de 35 a 25 años la edad para ser secretario de Estado, reformas que están impulsando transformaciones importantes en los Poderes de la Unión y constituyen un precedente para las reformas propuestas en la presente iniciativa.

Para identificar con mayor claridad las modificaciones propuestas se presenta el siguiente cuadro:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Texto vigente	Modificaciones propuestas
Artículo 34. Son ciudadanos de la República los varones y mujeres que, teniendo la calidad de mexicanos, reúnan, además, los siguientes requisitos: I. Haber cumplido 18 años, y II. Tener un modo honesto de vivir.	Artículo 34. Son ciudadanos de la República, <b>a partir del año en que cumplan 18 años, las personas que teniendo la calidad de mexicanos tengan un modo honesto de vivir.</b>
Artículo 55. Para ser diputado se requiere: I. Ser ciudadano mexicano, por nacimiento, en el ejercicio de sus derechos. II. Tener dieciocho años cumplidos el día de la elección; III. a VII. ...	Artículo 55. Para ser diputado se requiere: I. Ser ciudadano mexicano, por nacimiento, en el ejercicio de sus derechos. II. <b>Cumplir</b> dieciocho años el <b>año</b> de la elección; III. a VII. ...

Artículo 58. Para ser senador se requieren los mismos requisitos que para ser diputado, excepto el de la edad, que será la de 25 años cumplidos el día de la elección.	Artículo 58. Para ser senador se requieren los mismos requisitos que para ser diputado, excepto el de la edad, que será la de <b>cumplir</b> 25 años el <b>año</b> de la elección.
Artículo 82. Para ser Presidente se requiere: I. Ser ciudadano mexicano por nacimiento, en pleno goce de sus derechos, hijo de padre o madre mexicanos y haber residido en el país al menos durante veinte años. II. Tener 35 años cumplidos al tiempo de la elección; III. a VII. ...	Artículo 82. Para ser Presidente se requiere: I. ... II. <b>Cumplir</b> 35 años, <b>el año</b> de la elección; III. a VII. ...

Tengo la certeza que ajustar los criterios de edad para poder votar y ser votado, así como dar oportunidad para participar en cargos de representación y en cargos públicos de responsabilidad resultará en beneficio de las instituciones nacionales y el desarrollo integral de nuestro país.

Estoy seguro de que el ajuste en los requisitos de edad contribuirá al fortalecimiento de la democracia de nuestro país, así como de los partidos políticos nacionales, teniendo presente que serán los electores quienes decidan, si se tiene la experiencia necesaria y cualidades para ocupar el cargo.

Es esencial promover una mayor participación en los cargos públicos y de representación, cambiando el paradigma de edad cumplida, por la suma de visiones y dinamismo que las personas pueden aportar en el desarrollo de sus actividades.

En el Grupo Parlamentario de Morena, estamos convencidos que la mayor participación de los jóvenes, como población económicamente activa y en los cargos de elección contribuirá al desarrollo nacional y aportará visiones innovadoras.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto**

**Que reforma los artículos 34, 55, fracción II, 58 y 82, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

**Único.-** Se reforman artículos 34, 55, fracción II; 58 y 82, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 34. Son ciudadanos de la República, **a partir del año en que cumplan 18 años**, los varones y mujeres que teniendo la calidad de mexicanos **tengan** un modo honesto de vivir.

Artículo 55. Para ser diputado se requiere:

I. Ser ciudadano mexicano, por nacimiento, en el ejercicio de sus derechos.

II. **Cumplir** dieciocho años el **año** de la elección;

III. a VII. ...

Artículo 58. Para ser senador se requieren los mismos requisitos que para ser diputado, excepto el de la edad, que será la de **cumplir** 25 años el **año** de la elección.

Artículo 82. Para ser presidente se requiere:

I. ...

II. **Cumplir** 35 años, **el año** de la elección;

III. a VII. ...

**Transitorio**

**Único.-** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Notas**

1 [https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/resenias\\_argumentativas/documento/2017-01/res-AZLL-0992-14.pdf](https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/resenias_argumentativas/documento/2017-01/res-AZLL-0992-14.pdf)

2 [https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx\\_es/f?p=NORMLEX-PUB:12100:0::NO::P12100\\_ilo\\_code:C111](https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEX-PUB:12100:0::NO::P12100_ilo_code:C111)

3 <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/170783>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Sergio Mayer Bretón (rúbrica)

DE DECRETO POR EL QUE SE DECLARA EL DÍA 30 DE OCTUBRE “DÍA NACIONAL DEL ZACAHUIL”, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO ADRIÁN CASTILLO MORALES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, diputado Francisco Adrián Castillo Morales, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la Cámara de Diputados de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se declara el día 30 de octubre como Día Nacional del Zacahuil, de acuerdo con la siguiente

### Exposición de Motivos

En México si, bien es cierto existe una amplia gastronomía, con platillos típicos que representan una cultura y tradición, reconocida por sus sabores intensos, sus ingredientes autóctonos y sus técnicas culinarias ancestrales.

Como país se cuenta con 10 platillos típicos que representan la historia, dentro de los cuales se encuentran los tamales, sin embargo, existe de manera nacional la celebración el día de la candelaria que simboliza la continuidad de las tradiciones y el fortalecimiento de los lazos familiares, además de reforzar la identidad cultural mexicana, ya que el tamal es un elemento icónico de la gastronomía de México.

En el estado de San Luis Potosí, sus platillos típicos de la región, tradicionales es muy amplia la gastronomía potosina el clima y ambiente de esta región es de un bosque tropical, por lo que se dan alimentos como zapote, plátano, mango, lichi, carambola, jinicuil y naranja, asimismo es parte del “cinturón del café”, por lo que este sabor está presente en la vida cotidiana de los habitantes y restaurantes de San Luis Potosí.

Los platillos típicos, son las enchiladas potosinas lo cual se identifica por su preparación no llevar carne, enchiladas huastecas se sirven con cecina, piezas de pollo fritas o un guiso de papas y zanahorias al sartén, molores se realiza una mezcla de masa de maíz nixtamalizada y puré de papas, escamoles al ajillo son una de las variedades de insectos que más se consumen en

la región, caldo huasteco combina sabores dulces y salados, zacahuil son tamales que miden de dos a cinco metros de largo, fiambre potosino utilizado como una botana, queso de tuna se realiza con tuna del nopal cardón, asado de boda preparación para 150 personas, cabuches es brote de la flor de biznaga, pemoles son galletas de harina de maíz preparadas al estilo polvorón, capirotadas postre de cuaresma, bocolitos tortilla que se rellena de un guiso, estrujadas tortilla doblada con diversos ingredientes y guiso borracho carne de cerdo con salsa hecha de cerveza.

Pero el Zacahuil tiene una historia y con origen en los tiempos prehispánicos y su nombre proviene de la lengua indígena mexicana náhuatl “zacahuili” que significa zacate, para muchos, es conocido como el “**tamal gigante de México**”, por ser un alimento ancestral cubierto con hojas de plátano ampliamente consumido en ciertas regiones de nuestro país.

El origen del platillo típico de la huasteca se remonta a la época prehispánica, donde los ubican las crónicas de Fray Bernardino de Sahagún en la “Historia General de las cosas de Nueva España”, además, era un alimento provisto de un significado religioso que se consumía en fechas significativas y ritos dedicados a deidades y el ciclo de la fertilidad.

La importancia de su historia que en la actualidad ha cambiado su preparación y los ingredientes en su origen no son tan benévolas, ya que una de ellas relata que el ingrediente principal para su preparación era la carne violadores y agresores sexuales.

Todo comenzó en el mandato de Moctezuma cuando un mayordomo encargado del cobro de tributos abusó de jóvenes vírgenes en diferentes regios, al enterarse el monarca lo castigo con la muerte y el uso de carne en un tamal ceremonial para alimentar a sus víctimas; el sacrificio se repitió por varios años.

Otra versión es que la carne con la que se preparaba el tamal envuelto en hojas era sí de carne humano, pero de enemigos de guerra que eran vencidos, la similitud es el canibalismo como parte de la tradición.

La mayoría de las historias sobre este alimento coinciden en su relación con la muerte, pero en el caso de Arturo Gómez Martínez narra que el mito se ubica en el origen de la humanidad cuando las deidades pre-

hispánicas pidieron un sacrificio, así que los primeros habitantes de la tierra sacrificaron a un guajolote. La preparación de esta ave fue con ingredientes de la región y fue envuelto en hojas de plátano y palma para simular una mortaja; lo sepultaron y al día siguiente lo extrajeron, así cocinaron un zacahuil que dejó satisfechos a los dioses.

Es una realidad que el zacahuil hoy en día representa un alimento que identifica a la región huasteca por su alto consumo, pero también es cierto que poco se sabe de sus aportes nutrimentales, de su composición química y de sus cambios durante el proceso de elaboración.

La elaboración del zacahuil es todo un ritual tradicional que vale la pena conocer, desde su historia, su elaboración y terminar con su degustación, el gusto por este exquisito platillo está fuertemente arraigado a la cultura huasteca, por lo que es considerado uno de los principales manjares de la gastronomía mexicana.

Si, bien es cierto el 2 de febrero es el día del tamal a través del “Día de Calendaría”, pero el zacahuil tiene una representación aún mayor y una historia propia e independiente, por ello se considera que exista el 30 de octubre como el día nacional del zacahuil, por su origen, desde una representatividad gastronómica del estado de San Luis Potosí, hasta una tradición mística la fecha idónea como representación de platillo típico en San Luis Potosí se asocia en el evento del Xantolo que da inicio la festividad el 30 de octubre al 02 de noviembre, la razón que sea con fecha al inicio del evento es porque ambos son emblemáticos del estado.

### **Decreto por el que se declara el día 30 de octubre como Día Nacional del Zacahuil**

**Artículo Único.** Por el que se declara el día 30 de octubre como Día Nacional del Zacahuil

#### **Transitorio**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

#### **Notas**

1 <https://oem.com.mx/elsoldesanluis/local/el-zacahuil-mas-grande-del-mundo-en-dia-de-la-candelaria>

2 <https://oem.com.mx/elsoldehidalgo/local/zacahuil-el-tamal-justiciero>

3 Piña-San Agustín, J., Vargas-Mendoza, M. de la C., Álvarez-Ávila M. del C., Dietz, G. (2021). Elaboration of zacahuil: Know-how and inputs related to the agroecosystems in la Huasteca. *Revista de Geografía Agrícola*, 68, 8-22.

4 Bonilla Burgos, R. M., & Gómez Rojas, J. C. (2013). Son huasteco e identidad regional. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, 2013(80), 86–97. <https://doi.org/https://doi.org/10.14350/riig.36646>

5 Pérez-Castro, A. B. (2007). Contenidos de sabor para leer la historia y vida social de la Huasteca. *Itinerarios: Revista de estudios lingüísticos, literarios, históricos y antropológicos*. 6, 81-100.

6 Gamarra E. X., Carvajal, J. M., Pacheco, S. B. (2021). El tamal zacahuil. Patrimonio cultural y alimentario de la Huasteca Potosina. Caso específico en la Huasteca Potosina. *La Gastronomía como extensión del conocimiento*. Eds. César Yáñez Santamaría, Ana Victoria Flores Vega, Oscar Gutiérrez Muñoz. 1o. edición. Clave Editorial. México. pp. 159-182.

7 <https://hablemosclaro.org/el-zacahuil-platillo-emblematico-identidad-huasteca/>

8 <https://oem.com.mx/elsoldeparral/cultura/por-que-el-dia-de-la-candelaria-se-celebra-con-tamales-origen-de-esta-tradicion-bien-mexicana>

9 <https://lamansion.com.mx/gastronomia-mexicana-una-colorid-y-deliciosa-expresion-de-la-cultura-y-la-diversidad/>

10 <https://www.megustaleer.mx/platillos-tipicos-de-san-luis-potosi-conoce-su-gastronomia/>

11 Doctor Jorge Enrique Wong Paz, Universidad Autónoma de San Luis Potosí. Facultad de Estudios Profesionales Zona Huasteca

Dado en la Ciudad de México, dentro del Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de febrero de 2025.

Diputado Francisco Adrián Castillo Morales (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es un pilar fundamental en la regulación del transporte en México, garantizando la seguridad y el correcto uso de las vías.

Sin embargo, la creciente circulación de vehículos de carga pesada, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha generado una preocupante cantidad de accidentes viales, poniendo en riesgo la vida de miles de personas.

El propósito de esta iniciativa es a favor de la vida de los miles de familias que circulan cada día en las carreteras del país, cabe destacar la necesidad de reformar esta ley para incluir de manera explícita la coordinación con la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de estos vehículos.

El incremento en el número de vehículos de carga pesada en las carreteras ha estado acompañado por un alarmante aumento en la siniestralidad vial. Datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes reportan que más del 14 por ciento de los accidentes fatales involucran vehículos de carga. Esta realidad exige una respuesta legislativa que busque priorizar la seguridad de todos los usuarios de las vías, especialmente en un entorno donde

la circulación de estos vehículos puede ser particularmente peligrosa.

El derecho a la vida es un derecho humano fundamental, protegido por la Constitución Mexicana. La reformación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal necesita reflejar este compromiso al establecer prohibiciones claras y específicas que protejan la vida de las personas. La regulación efectiva sobre la circulación de vehículos pesados en áreas y momentos críticos es vital para reducir el riesgo de accidentes y, en consecuencia, salvar vidas.

La inclusión de la Guardia Nacional en el marco de la ley es crucial para implementar medidas de seguridad vial efectivas. La Guardia Nacional tiene la capacidad de llevar a cabo operaciones de supervisión y control, lo que permite hacer cumplir las prohibiciones de manera efectiva. Esta coordinación no solo mejorará la vigilancia en las carreteras, sino que también facilitará una respuesta inmediata ante situaciones que puedan poner en peligro a los ciudadanos.

La inclusión de sanciones por el incumplimiento de las prohibiciones establecidas será fundamental para garantizar la efectividad de la reforma. Estas sanciones deben ser proporcionales al riesgo que representan para la vida de las personas y deberían incluir tanto multas económicas como la inmovilización de los vehículos infractores. Esto enviará un mensaje claro sobre la importancia de cumplir con las regulaciones de seguridad vial.

En varios países del mundo, se han implementado regulaciones efectivas que limitan la circulación de vehículos de carga en momentos y lugares que presentan un alto riesgo. Por ejemplo, en regiones de Europa y América del Norte, las restricciones sobre la circulación de vehículos pesados han mostrado resultados positivos, evidenciando una disminución en la cantidad de accidentes viales. México puede adoptar estrategias similares que se adapten a sus necesidades específicas.

La reforma de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta reforma no solo contribuirá a la reducción del número de accidentes y muertes en las carreteras, sino que también reflejará el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

Es momento de tomar acciones decididas para crear un entorno vial más seguro, donde la protección de la vida sea la prioridad principal en la legislación y regulación del transporte en nuestro país.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con Sin Embargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

Estas reformas y adiciones propuestas a la ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, con-

tribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zataráin, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de

carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zataráin, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zataráin destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más ex-

haustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex senadora de la república, Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,

- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

## Propuesta legislativa

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** - Se adicionan un segundo párrafo a los artículos 35, 39 y 50 y una fracción IV Bis al artículo 74; se reforman la fracción VI del artículo 2, la fracción VII del artículo 5, la fracción V del 66, las fracciones I, II, III, IV y V y párrafo cuarto del artículo 74 y párrafo primero y las fracciones I, II y III del artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 2o.- ...

I. a V. ...

VI. Secretaría: La Secretaría de **Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.**

VII. a XVI. ...

Artículo 5o. ...

...

**I. a VI. ...**

**VII. Retirar de la circulación al autotransporte federal que no cumpla con las verificaciones técnicas, las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, y otras establecidas en la presente Ley y Normas Oficiales Mexicanas.**

**VIII. a IX. ...**

Artículo 35.- ...

**En caso de no cumplir con la verificación señalada en el párrafo anterior, se revocará el permiso de transitar en caminos federales.**

...

Artículo 39.- ...

**Los permisionarios que tengan en circulación vehículos de autotransporte federal y privado, que no cumplan con las condiciones enunciadas en el párrafo anterior, serán sometidos a revocación de permisos.**

Artículo 50.- ...

**Queda estrictamente prohibida la circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque.**

...

...

...

Artículo 66.- ...

I. a IV. ...

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a **15 veces la Unidad de Medida y Actualización**, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Artículo 74. ...

I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

IV. Incumplir con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios au-

xiliares y transporte privado, con multa de hasta quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**,

**IV Bis. Mantener en circulación vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo sin las medidas establecidas en los artículos 35 y 39 de esta Ley, con multa de hasta quinientos días de Unidad de Medida y Actualización y serán sujetos a revocación del permiso correspondiente para la prestación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo.**

**Esta multa se incrementará hasta el doble, cuando los vehículos de autotransporte hayan ocasionado un accidente vial y, hasta tres veces cuando existan víctimas de privación de la vida.**

V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta mil **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

...

Para los efectos del presente capítulo, **la multa se calculará conforme al monto de la Unidad de Medida y Actualización**, al momento de cometerse la infracción.

Los ingresos derivados por concepto de multas que se impongan en términos del presente artículo se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte.

...

Artículo 74 Bis. La Secretaría **de la Defensa Nacional**, a través de la **Guardia Nacional**, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones:

I. Por infracciones a la presente Ley y Reglamentos que de ella se deriven en materia de tránsito, multa de hasta doscientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**, y

II. Por conducir vehículos en caminos y puentes federales que no cuenten con un contrato de un seguro que garantice daños a terceros con multa de veinte a cuarenta **veces la Unidad de Medida y Actualización.**

...

III. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización.**

...

...

...

### Artículos Transitorios

**Primero.-** La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.-** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, contará con un plazo de 180 días a la publicación del presente Decreto para realizar las adecuaciones a las Normas y Reglamentos correspondientes.

**Tercero.-** Los vehículos de autotransporte de carga con doble remolque y con una carga de 35 toneladas de peso, que actualmente recorren los caminos federales, dejarán de circular en su totalidad el 31 de diciembre de 2028, de conformidad con los lineamientos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sdsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sdsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 BIS DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR SU VIDA AL TRANSITAR POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 50 Bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de salvaguardar su vida al transitar por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes en México establece un marco legal para proteger y garantizar los derechos de las y los menores, incluida su seguridad en las vías públicas. Sin embargo, el creciente uso de dobles semirremolques

plantea un riesgo significativo para la seguridad vial, afectando directamente la protección y bienestar de los niños y adolescentes.

Esta propuesta aboga por la reforma de dicha ley para prohibir los dobles semirremolques, a fin de salvaguardar la vida de los menores.

El objetivo central de esta iniciativa se enfoca en el principio consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la finalidad de salvaguardar el Interés Superior de la Niñez, la vida de niñas, niños y adolescentes, está en constante peligro, al transitar con sus familias en las carreteras del país, se encuentran en constante riesgo ante el inminente riesgo de encontrarse en el camino transitando un doble semirremolque, que sin ninguna cautela o precaución, se conducen y ocasionan accidentes que provocan lesiones permanentes o lamentablemente la pérdida de vidas.

Los dobles semirremolques son vehículos de gran tamaño y complejidad en su manejo, lo que incrementa el potencial de accidentes viales graves. Según la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, los accidentes que involucran transporte de carga representan un alto porcentaje de fatalidades en carretera, y aquellos que involucran dobles semirremolques tienden a ser más severos. Proteger a los menores al reducir el riesgo de accidentes es una prioridad en la agenda de derechos humanos.

Niños y adolescentes son especialmente vulnerables en accidentes viales. El Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (Conapra) reporta que los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en menores de edad en México. Reducir la presencia de dobles semirremolques puede disminuir significativamente este riesgo, alineando la legislación con el principio de interés superior de la niñez.

Muchos países de la OCDE ya han impuesto restricciones o prohibiciones a los dobles semirremolques para mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, las regulaciones en países europeos más estrictas en cuanto al tamaño y peso de los vehículos de carga han demostrado una reducción en accidentes mortales. México puede beneficiarse de estas experiencias al ajustar su legislación para proteger más efectivamente a sus niñas, niños y adolescentes.

La reforma en cuestión se enmarca dentro del compromiso de México con la Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas, que subraya la obligación de los Estados de tomar todas las medidas apropiadas para asegurar la protección y el cuidado necesarios para el bienestar de los niños. Esta reforma legislativa es un paso necesario hacia el cumplimiento de este compromiso.

Modificar la Ley General de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes para prohibir los dobles semirremolques en México es crucial para fortalecer la protección de la población infantil y adolescente. Tal acción no solo contribuiría a una mejora significativa en la seguridad vial, sino que también demostraría un compromiso real con los derechos y el bienestar de las generaciones futuras.<sup>1</sup>

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con Sin Embargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>2</sup>

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin mie-

do a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semirremolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semirremolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la segu-

ridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que, de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de

ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>3</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler do-

ble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zataráin, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zataráin, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y ca-

bleado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zataráin destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>4</sup>

La ex senadora de la república Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,

- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,

- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,

- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>5</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

**Propuesta legislativa**

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<i>Sin correlativo</i>	<p>Artículo 50 Bis.- El Estado, en sus diversos niveles de gobierno y a través de las instituciones correspondientes, velará por la salvaguarda de la vida y la integridad de las niñas, niños y adolescentes, realizando acciones coordinadas con la Guardia Nacional para garantizar su seguridad en todos los ámbitos de su desarrollo a fin de:</p> <p>I. Asegurar la integridad y el derecho a la vida de las niñas, niños y adolescentes, por lo que se implementará la prohibición de circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque, en carreteras y zonas urbanas donde su operación represente un riesgo elevado para la seguridad vial.</p> <p>II. La coordinación con la Guardia Nacional para supervisar y hacer cumplir esta prohibición, así como para implementar operativos de vigilancia en las rutas identificadas con mayor riesgo de accidentes que involucren transporte de carga, denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque.</p> <p>III. La implementación de campañas de sensibilización sobre la seguridad vial dirigidas a transportistas y comunidad en general, en coordinación con instituciones educativas y de seguridad vial.</p> <p>IV. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junto con la</p>
	<p>Guardia Nacional, desarrollará programas de capacitación específicos para el monitoreo y control del cumplimiento de estas disposiciones.</p> <p>V. Se establecerán mecanismos de vigilancia y evaluación periódica para medir la efectividad de las medidas implementadas y proponer mejoras continuas.</p>

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

**Decreto**

**Artículo Único.** - Se adiciona el artículo 50 Bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

**Artículo 50 Bis.-** El Estado, en sus diversos niveles de gobierno y a través de las instituciones correspondientes, velará por la salvaguarda de la vida y la integridad de las niñas, niños y adolescentes, realizando acciones coordinadas con la Guardia Nacional para garantizar su seguridad en todos los ámbitos de su desarrollo a fin de:

**I. Asegurar la integridad y el derecho a la vida de las niñas, niños y adolescentes, por lo que se implementará la prohibición de circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque, en carreteras y zonas urbanas donde su operación represente un riesgo elevado para la seguridad vial.**

**II. La coordinación con la Guardia Nacional para supervisar y hacer cumplir esta prohibición, así como para implementar operativos de vigilancia en las rutas identificadas con mayor riesgo de accidentes que involucren transporte de carga, denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque.**

**III. La implementación de campañas de sensibilización sobre la seguridad vial dirigidas a transportistas y comunidad en general, en coordinación con instituciones educativas y de seguridad vial.**

**IV. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junto con la Guardia Nacional, desarrollará programas de capacitación específicos para el monitoreo y control del cumplimiento de estas disposiciones.**

**V. Se establecerán mecanismos de vigilancia y evaluación periódica para medir la efectividad de las medidas implementadas y proponer mejoras continuas.**

### Artículo Transitorio

**Único.** - La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

#### Notas

1 Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, México Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (Conapra) Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

4 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

5 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE SALUD, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución

Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La seguridad de las personas que transitan por las carreteras es un asunto de primordial importancia que requiere atención inmediata y acciones concretas. El aumento en la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha llevado a un incremento en la siniestralidad vial.

Esta exposición de motivos se centra en la urgente necesidad de salvar vidas, el objetivo principal es cuidar de la vida, salud de las familias mexicanas, por lo que es necesario prohibir la circulación de estas unidades para proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

Estudios han demostrado que los camiones de gran tamaño implican un mayor riesgo de accidentes. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, las unidades de carga pesada están involucradas en aproximadamente el 14% de los accidentes fatales en carreteras. Este porcentaje es alarmante y muestra una correlación directa entre el tamaño y peso de estas unidades y la gravedad de los accidentes.

Los usuarios de la vía, incluyendo automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, son particularmente vulnerables ante la presencia de vehículos de gran tamaño. Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las colisiones con camiones pesados son más propensas a resultar en lesiones graves o fatales. La inercia y la masa de estos vehículos amplifican el impacto en caso de colisión, resultando en consecuencias devastadoras para los demás usuarios.

La presencia continua de camiones de carga en las carreteras contribuye al estrés vial y a la desconfianza de los conductores. Según la Universidad Nacional Autó-

noma de México (UNAM), el estrés asociado con la conducción en presencia de vehículos pesados no solo afecta la salud mental de los conductores, sino que también puede contribuir a un mayor número de errores humanos al volante, aumentando la probabilidad de accidentes.

Adicionalmente, estas unidades también contribuyen a la contaminación del aire y ruido en las zonas por las que circulan. Un informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que los vehículos de carga pesada son responsables de una significativa proporción de emisiones contaminantes. Prohibir su circulación puede tener beneficios directos para la salud pública y el medio ambiente.

En muchos países, como Dinamarca y Bélgica, se han implementado restricciones en la circulación de vehículos de carga pesada en determinadas carreteras o durante horarios específicos. Estas medidas han resultado en una reducción notable de accidentes y han mejorado la seguridad vial. La experiencia internacional demuestra que la prohibición puede ser una estrategia eficaz para proteger a los usuarios de la carretera.

La prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque es una medida necesaria y urgente para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras. Esta acción no solo busca reducir el número de accidentes y muertes, sino también promover la salud pública, el bienestar y un entorno vial más seguro para todos los usuarios de la vía.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con Sin Embargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes

que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semirremolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que, de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por

ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zataráin, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zataráin, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zataráin destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex senadora de la república Alejandra Lagueso Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso,

dimensiones y capacidad de los vehículos de auto-transporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permissionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

**Propuesta legislativa**

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL DE LA LEY GENERAL DE SALUD	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>
CAPITULO II Distribución de Competencias	CAPITULO II Distribución de Competencias
Artículo 13. La competencia entre la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general quedará distribuida conforme a lo siguiente:	Artículo 13. ...
A. ...	A. ...
I. a X. ...	I. a X. ...
B. ...	<b>XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.</b>
C. ...	<b>XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas.</b>
	<b>XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte</b>

	y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos.
	B. ...
	C. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único. - Se adicionan las fracciones XI, XII Y XIII del Apartado A del artículo 13 de la Ley General de Salud, para quedar como sigue:**

### Capítulo II

#### Distribución de Competencias

Artículo 13. ...

A. ...

I. a X. ...

**XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.**

**XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas.**

**XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos.**

B. ...

C. ...

### Artículo Transitorio

**Único. - La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.**

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSPORTAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la

Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La seguridad de las personas en materia de movilidad y seguridad vial, que transitan por las carreteras es un asunto de primordial importancia que requiere atención inmediata y acciones concretas.

El aumento en la circulación de unidades de auto-transporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha llevado a un incremento en la siniestralidad vial. Esta iniciativa trata de proteger la vida, previniendo accidentes fatales o lesiones permanentes de los usuarios de las carreteras del país, por lo tanto se centra en la urgente necesidad de prohibir la circulación de estas unidades para proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

Estudios han demostrado que los camiones de gran tamaño implican un mayor riesgo de accidentes. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, las unidades de carga pesada están involucradas en aproximadamente el 14 por ciento de los accidentes fatales en carreteras. Este porcentaje es alarmante y muestra una correlación directa entre el tamaño y peso de estas unidades y la gravedad de los accidentes.

Los usuarios de la vía, incluyendo automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, son particularmente vulnerables ante la presencia de vehículos de gran tamaño. Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las colisiones con camiones pesados son más propensas a resultar en lesiones graves o fatales. La inercia y la masa de estos vehículos amplifican el impacto en caso de colisión, resultando en consecuencias devastadoras para los demás usuarios.

La presencia continua de camiones de carga en las carreteras contribuye al estrés vial y a la desconfianza de

los conductores. Según la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el estrés asociado con la conducción en presencia de vehículos pesados no solo afecta la salud mental de los conductores, sino que también puede contribuir a un mayor número de errores humanos al volante, aumentando la probabilidad de accidentes.

Adicionalmente, estas unidades también contribuyen a la contaminación del aire y ruido en las zonas por las que circulan. Un informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que los vehículos de carga pesada son responsables de una significativa proporción de emisiones contaminantes. Prohibir su circulación puede tener beneficios directos para la salud pública y el medio ambiente.

En muchos países, como Dinamarca y Bélgica, se han implementado restricciones en la circulación de vehículos de carga pesada en determinadas carreteras o durante horarios específicos. Estas medidas han resultado en una reducción notable de accidentes y han mejorado la seguridad vial. La experiencia internacional demuestra que la prohibición puede ser una estrategia eficaz para proteger a los usuarios de la carretera.

La prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque es una medida necesaria y urgente para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras. Esta acción no solo busca reducir el número de accidentes y muertes, sino también promover la salud pública, el bienestar y un entorno vial más seguro para todos los usuarios de la vía. Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con Sin Embargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semirremolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semirremolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### **Planteamiento del problema**

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zataráin, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zataráin, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zataráin destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex senadora de la república Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sdsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sdsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

**Propuesta legislativa**

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.</p> <p>Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:</p> <p>I. a IX. ...</p>	<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. a IX. ...</p> <p><b>X. La promoción de condiciones de movilidad seguras y sustentables, que involucren la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y organismos de seguridad.</b></p> <p><b>XI. Se coordinará con la Guardia Nacional para implementar medidas de seguridad vial que incluyan la prohibición de la circulación de las unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en zonas donde su circulación represente un riesgo elevado para la seguridad de las personas.</b></p> <p><b>XII. La prohibición de la circulación de las mencionadas unidades en carreteras y áreas urbanas.</b></p> <p><b>XIII. Se establecerán mecanismos de evaluación y seguimiento de estas medidas, con el fin de asegurar la efectividad de las prohibiciones y ajustar las políticas de movilidad según los resultados obtenidos.</b></p> <p><b>XIV. La Guardia Nacional también implementará campañas preventivas orientadas a concientizar sobre la importancia de la seguridad vial y la correcta convivencia entre diferentes modos de transporte.</b></p>

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, me permito proponer el siguiente

**Decreto**

**Artículo Único. - Se adicionan las fracciones X, XI, XII, XIII Y XVI del artículo 5o de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:**

Artículo 5o. ...

...

I. a IX. ...

**X. La promoción de condiciones de movilidad seguras y sustentables, que involucren la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y organismos de seguridad.**

**XI. Se coordinará con la Guardia Nacional para implementar medidas de seguridad vial que incluyan la prohibición de la circulación de las unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en zonas donde su circulación represente un riesgo elevado para la seguridad de las personas.**

**XII. La prohibición de la circulación de las mencionadas unidades en carreteras y áreas urbanas.**

**XIII. Se establecerán mecanismos de evaluación y seguimiento de estas medidas, con el fin de asegurar la efectividad de las prohibiciones y ajustar las políticas de movilidad según los resultados obtenidos.**

**XIV. La Guardia Nacional también implementará campañas preventivas orientadas a concientizar sobre la importancia de la seguridad vial y la correcta convivencia entre diferentes modos de transporte.**

**Artículo Transitorio**

**Único.-** La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Notas**

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 208 DE LA LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, en materia de

salvaguardar la vida de los trabajadores del estado que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

**Exposición de Motivos**

La protección de la vida e integridad de los trabajadores es un derecho fundamental que debe ser garantizado a través de políticas y acciones concretas.

Los trabajadores que son parte de la población laboral, incluidos aquellos que utilizan las carreteras para desplazarse hacia sus centros de trabajo, son quienes enfrentan un riesgo directo. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de lesiones y muertes en el mundo. Proteger la vida de los trabajadores es, por lo tanto, una prioridad que debe reflejarse en las políticas de salud y seguridad que rigen a instituciones como el ISSSTE.

En el contexto actual, la creciente circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, representa un riesgo significativo para la seguridad vial y, por ende, para la vida de las personas que utilizan las carreteras.

Esta iniciativa refleja la imperante necesidad de atender un problema de salud pública por lo tanto busca resaltar la urgencia de reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE) para incluir la coordinación de la Guardia Nacional con el propósito de salvaguardar el derecho a la vida al prohibir la circulación de estos vehículos.

Las estadísticas del transporte en México evidencian un alarmante aumento en el número de accidentes de tránsito que involucran vehículos de carga. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha informado que aproximadamente el 14% de los accidentes de tráfico mortales ocurren con la participación de camiones y tractocamiones. Estas estadísticas recalcan la urgencia de tomar medidas efectivas para reducir la siniestralidad en las carreteras.

La inclusión de la Guardia Nacional en la regulación del transporte de carga permite establecer un marco de

seguridad más robusto. La Guardia Nacional cuenta con la capacidad y el mandato necesarios para supervisar la circulación de vehículos pesados en regiones o momentos críticos, lo que puede traducirse en una reducción significativa en la probabilidad de accidentes. Esta colaboración puede ser fundamental en la implementación de prohibiciones temporales o permanentes según la evaluación de riesgo en rutas específicas.

La prohibición de circulación de los camiones mencionados no solo protege a los trabajadores, sino que también promueve un entorno más saludable para todas las personas. La reducción en el número de accidentes de tráfico puede mejorar la calidad de vida en las comunidades y reducir los costos asociados a la atención médica de las lesiones derivadas de estos siniestros. Como se observa en estudios de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), los costos de atención de accidentes viales afectan significativamente a los sistemas de salud pública y a la economía.

Numerosos países han implementado regulaciones sobre la circulación de vehículos pesados que funcionan con el objetivo de aumentar la seguridad vial. Por ejemplo, en países de Europa, se han establecido restricciones específicas para la circulación de vehículos de carga en determinadas horas y rutas, lo que ha resultado en una disminución de accidentes. México podría beneficiarse de estas experiencias al adoptar medidas que se ajusten a sus circunstancias y realidades.

Reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de ciertos tipos de unidades de auto-transporte de carga es una medida crucial para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la protección de la vida e integridad de los trabajadores, sino que también mejorará la seguridad vial y la salud pública en general. Implementar estas reformas es fundamental para avanzar hacia un entorno más seguro y responsable en nuestras carreteras.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con Sin Embargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### **Planteamiento del problema**

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de

la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zataráin, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zataráin, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zataráin destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex senadora de la república Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde

Ecologista de México, en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Esta reforma busca garantizar que el ISSSTE también contribuya activamente a la protección de la vida de los trabajadores, alineándose con los objetivos más amplios de seguridad y salud pública en el país.

### Propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>
Artículo 208. El Instituto tendrá las siguientes funciones:  I. a VII. ...  VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social;	Artículo 208. ...  I. a VII. ...  VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social y <b>seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores,</b>

IX. a XII. ...  ...	<b>coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los trabajadores y la población en general.</b>  IX. a XII. ... ...
---------------------------	--

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** - Se reforma la fracción VIII. del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para quedar como sigue:

Artículo 208. ...

I. a VII. ...

VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social y **seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los trabajadores y la población en general.**

IX. a XII. ...

...

### Artículo Transitorio

**Único.-** La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 251 DE LA LEY DEL SEGURO SOCIAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

La protección de la vida y la integridad de las personas que transitan por las vías públicas es un deber fundamental del Estado.

En México, la creciente circulación de unidades de autotransporte de carga, tales como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha planteado serios desafíos en materia de seguridad vial.

Esta exposición de motivos busca argumentar la necesidad de reformar la Ley del Seguro Social para incluir la coordinación de la Guardia Nacional en la regulación y prohibición de la circulación de estas unidades con el fin de salvaguardar el derecho a la vida de todas las personas.

Las estadísticas sobre accidentes de tráfico en México revelan una alarmante frecuencia de incidentes que involucran vehículos de carga pesada. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, más del 14 por ciento de los accidentes fatales en carreteras se relacionan con camiones y tractocamiones. Este dato pone de manifiesto la gravedad del problema y la urgente necesidad de implementar medidas efectivas para prevenir estos trágicos sucesos en nuestras carreteras.

Los trabajadores, incluidos aquellos que se desplazan diariamente por carretera, representan una parte significativa de la población que se ve afectada por estos accidentes. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y lesiones en el mundo, afectando desproporcionadamente a los trabajadores. La salud y la seguridad de los trabajadores deben ser una prioridad, y el Marco Normativo del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) debe reflejar este compromiso a través de reformas que contemplen la seguridad vial.

Incorporar la Guardia Nacional en la supervisión de la circulación de estos vehículos permite establecer un control más eficaz sobre su uso en las vías públicas. La Guardia Nacional tiene la capacidad y el mandato para implementar medidas de vigilancia y regulación que pueden ayudar a prevenir accidentes. Esta coordinación es fundamental para armonizar el enfoque de seguridad en el ámbito vial con la protección de la vida de todos los ciudadanos.

En diversas naciones, como Alemania y los Países Bajos, se han adoptado regulaciones específicas para limitar la circulación de vehículos pesados en áreas con alta actividad peatonal o durante horarios críticos. Estas medidas han resultado en una notable disminución de accidentes y mejoramiento de la seguridad vial. La experiencia internacional muestra que estas acciones son efectivas y necesarias para proteger a la población.

El Estado tiene la responsabilidad ineludible de garantizar la vida y la integridad de sus ciudadanos, lo cual está intrínsecamente relacionado con la regulación del transporte de carga. Fortalecer el marco legal en esta dirección es un paso significativo para cumplir con este mandato.

La reforma de la Ley del Seguro Social para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga es un asunto de vital importancia para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la protección de los trabajadores y la población en general, sino que también sendas a un entorno vial más seguro y saludable. Por lo tanto, es fundamental que esta reforma sea considerada y priorizada en la agenda legislativa, reflejando la

urgencia de abordar los riesgos asociados a la circulación de estas unidades en nuestras carreteras.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con Sin Embargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran

tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semirremolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más

seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que, de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jorna-

das extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zataráin, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zataráin, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zataráin destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regu-

lada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex senadora de la república Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

**Propuesta legislativa**

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL	DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL
CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES, PATRIMONIO Y ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN	CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES, PATRIMONIO Y ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN
Artículo 251. El Instituto Mexicano del Seguro Social tiene las facultades y atribuciones siguientes:	Artículo 251. ...
I. a VIII. ...	I. a VIII. ...
IX. Difundir conocimientos y prácticas de previsión y seguridad social;	IX. Difundir conocimientos y prácticas de previsión, seguridad social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la
X. a XXXVIII. ...	prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los derechohabientes y la población en general. X. a XXXVIII. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

**Decreto**

**Artículo Único.** - Se reforma la fracción IX. del artículo 251 de la Ley del Seguro Social para quedar como sigue:

Del Instituto Mexicano del Seguro Social

Capítulo I  
De las Atribuciones, Patrimonio y  
Órganos de Gobierno y Administración

**Artículo 251. ...**

I. a VIII. ...

**IX.** Difundir conocimientos y prácticas de previsión, seguridad social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y

**tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los derechohabientes y la población en general.**

X. a XXXVIII. ...

### Artículo Transitorio

**Único.-** La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS Y LOS TRABAJADORES QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, a fin de salvaguardar la vida de las y los trabajadores que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

El derecho a la vida es un principio básico que debe estar en el centro de todas las acciones gubernamentales. La salvaguarda de la vida e integridad de los trabajadores es un principio fundamental que debe ser asegurado por el marco normativo del país.

En México, el aumento de la circulación de unidades de autotransporte de carga, tales como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha generado preocupaciones significativas en materia de seguridad vial.

Esta exposición de motivos tiene por objetivo subrayar la necesidad de reformar la Ley Federal del Trabajo para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de estos vehículos, en aras de proteger el derecho a la vida de las personas.

Estudios recientes de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes muestran que un importante porcentaje de accidentes fatales en carretera involucra vehículos de carga pesada. Este problema no solo afecta a los conductores de estos vehículos, sino también a otros usuarios de la vía, incluidos peatones y ciclistas. De acuerdo con datos de la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico son una

de las principales causas de muerte en muchas naciones, y México no es la excepción. El incremento de accidentes gravemente perjudica la vida laboral y la salud de los ciudadanos.

Los trabajadores no solo se encuentran en riesgo mientras laboran, sino también en su tránsito hacia y desde el trabajo. La reforma propuesta garantizaría que las políticas de seguridad laboral no se limiten a los espacios de trabajo, sino que se extiendan a las vías públicas, donde los trabajadores pueden estar expuestos a situaciones peligrosas. Incorporar la protección vial en el ámbito laboral es clave para garantizar un entorno más seguro y saludable.

Añadir la coordinación con la Guardia Nacional en la regulación del tránsito de estas unidades permite el fortalecimiento de las medidas de seguridad vial. La Guardia Nacional tiene el mandato y la capacidad para implementar acciones de supervisión y control que pueden prevenir accidentes, así como para intervenir en situaciones de riesgo. Esta colaboración es vital para asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito y establecer prohibiciones efectivas según las evaluaciones de riesgo en rutas específicas.

Muchos países han impuesto restricciones a la circulación de vehículos pesados en áreas urbanas o durante horarios pico, logrando una notable disminución en los accidentes de tráfico. Por ejemplo, regiones de Europa han aplicado medidas exitosas que garantizan la seguridad de los usuarios de la carretera. Estas experiencias demuestran que la regulación y control efectivos pueden resultar en un entorno más seguro.

La reforma de la Ley Federal del Trabajo es fundamental para reafirmar el compromiso del Estado con la protección de la vida de los ciudadanos.

Esta reforma reflejaría una acción proactiva para proteger a la población, especialmente a los más vulnerables, como los trabajadores que transitan por carreteras.

Reformar la Ley Federal del Trabajo para incorporar la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga en circunstancias específicas es una medida indispensable para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Al adoptar estas disposiciones, se promoverá un entorno más seguro no solo para los trabajadores, sino para toda la población que utiliza las vías públicas. Proteger la vida y la integridad de las personas es una responsabilidad que debe ser priorizada en la agenda legislativa y, al mismo tiempo, se convertirá en un paso hacia políticas más efectivas en materia de seguridad vial y bienestar social.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Sólo en 2020 murieron mil 460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En el Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Son entendibles las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más

mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos.

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Hay alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca

priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Cito fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* en septiembre de 2023:

... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 de los lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de 3 mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros 4 mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

“Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles”, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

“Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente”, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de

carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

“Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción”, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

“En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el *dolly* y ya no es doble remolque, bien fácil”, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

La Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de in-

cumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.<sup>3</sup>

La ex senadora Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan

- Velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, o la que se indique en el señalamiento; cuando ésta sea menor;
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase;
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha;

- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente norma;
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo;
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica;
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje; y
- Sistemas de posicionamiento global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los lineamientos que emita la secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY FEDERAL DEL TRABAJO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
TITULO CUARTO Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones	TITULO CUARTO Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones
CAPITULO I Obligaciones de los patronos	CAPITULO I Obligaciones de los patronos
Artículo 132.- Son obligaciones de los patronos: I. a XXXIII. ...	Artículo 132. ... I. a XXXIII. ... XXXIV. Cumplir con las disposiciones establecidas en materia de seguridad y salud en el trabajo, de manera que se resguarde la vida e integridad física de los trabajadores. XXXV. Capacitar a las y los trabajadores sobre medidas adecuadas de seguridad vial respecto de la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-remolque, que les de herramientas para su protección durante su jornada laboral cuando deban transitar en las vías públicas. XXXVI. Establecer prohibiciones de circulación para las mencionadas unidades que representen un alto riesgo para la seguridad de las y los trabajadores, especialmente en áreas con densidad de peatones o ciclistas, propiciando así un entorno más seguro para todos.

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

**Decreto**

**Único.** Se **adicionan** las fracciones XXXIV., XXXV y XXXVI. del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue:

**Título Cuarto**

**Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patronos**

**Capítulo I**

**Obligaciones de los Patronos**

**Artículo 132. ...**

**I. a XXXIII. ...**

**XXXIV.** Cumplir con las disposiciones establecidas en materia de seguridad y salud en el trabajo, de manera que se resguarde la vida e integridad física de los trabajadores.

**XXXV.** Capacitar a las y los trabajadores sobre medidas adecuadas de seguridad vial respecto de la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-remolque, que les de herramientas para su protección durante su jornada laboral cuando deban transitar en las vías públicas.

**XXXVI.** Establecer prohibiciones de circulación para las mencionadas unidades que representen un alto riesgo para la seguridad de las y los trabajadores, especialmente en áreas con densidad de peatones o ciclistas, propiciando así un entorno más seguro para todos.

**Transitorio**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Notas**

- 1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- 2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- 3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
- 4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Protección Civil, a fin de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La protección civil es un componente esencial del marco legal que busca salvaguardar la vida, la integridad y el patrimonio de las personas ante diversos riesgos.

En México, el aumento de la circulación de vehículos de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha generado un crecimiento preocupante de accidentes viales, afectando gravemente la seguridad de los ciudadanos en las carreteras.

Resulta urgente reformar la Ley General de Protección Civil para incluir la coordinación de la Guardia Nacional, con el fin de implementar la prohibición de la circulación de estos vehículos en circunstancias que pongan en peligro la vida de las personas.

Las estadísticas sobre accidentes viales en México muestran una alarmante tendencia en la que los vehículos de carga pesada están involucrados en un alto porcentaje de incidentes mortales. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, estos vehículos son responsables de alrededor de 14 por ciento de los accidentes fatales en las carreteras. Esta situación requiere la adopción de medidas urgentes y efectivas que prioricen la protección de la vida de los ciudadanos.

El derecho a la vida es un principio fundamental consagrado en la Constitución Mexicana y debe ser protegido a toda costa. La inclusión de disposiciones que prohíban la circulación de estas unidades de transporte de carga de alto riesgo es una acción que refleja el compromiso del Estado con la seguridad de la población. La reforma propuesta facilitaría un enfoque proactivo para prevenir tragedias y asegurar un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía.

La colaboración con la Guardia Nacional es clave para implementar medidas efectivas en la regulación del tránsito de vehículos pesados. La Guardia Nacional tiene la capacidad de llevar a cabo operaciones de monitoreo y control en tiempo real, lo que permite una intervención oportuna en situaciones de riesgo.

Esta cooperación no solo aumentaría la efectividad de las prohibiciones, sino que también contribuiría a la creación de un entorno más seguro en las carreteras.

Numerosos países han establecido restricciones en la circulación de vehículos pesados para reducir accidentes y promover la seguridad vial. Países como Suecia y los Países Bajos han implementado políticas exitosas que limitan la circulación de camiones en áreas urbanas y en horarios críticos. Estas experiencias demuestran que la regulación del transporte puede dar resultados positivos en la reducción de siniestralidad.

La reforma también fomentaría un cambio cultural en la percepción de la seguridad vial como un tema prioritario en la agenda pública. Al incluir la prohibición de ciertas unidades de carga y coordinar esfuerzos con la Guardia Nacional, se envía un mensaje claro sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los actores involucrados en este proceso.

Reformar la Ley General de Protección Civil para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta acción no solo contribuirá a la reducción de accidentes en las carreteras, sino que también demostrará

el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

La implantación de estas reformas es un paso fundamental hacia la construcción de un entorno vial más seguro y responsable, en el que todos podamos transitar sin temor por nuestras vías públicas.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del efecto de esto, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En el Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semirremolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Hay alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semirremolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más

saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Cito algunos fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* en septiembre de 2023:

... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

“Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles”, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

“Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente”, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de

carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

“Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción”, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que en 2020 había 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

“En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil”, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

La Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de in-

cumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.<sup>3</sup>

La ex senadora Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor;
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase;
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha;
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente norma;

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo;
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica;
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje; y
- Sistemas de posicionamiento global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

**La propuesta legislativa**

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Capítulo II De la Protección Civil	Capítulo II De la Protección Civil
Artículo 7. Corresponde al Ejecutivo Federal en materia de protección civil:	Artículo 7. Corresponde al Ejecutivo Federal en materia de protección civil:
I. a IX. ...	I. a IX. ...
	X. Coordinar acciones entre las autoridades de Protección Civil y la Guardia Nacional para implementar medidas preventivas que salvaguarden la vida de las personas en las vías públicas.
	XI. Se establecerá la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.
	XII. La Secretaría de la Defensa Nacional, en coordinación con la Guardia Nacional, desarrollará un programa de monitoreo y evaluación de rutas y horarios para identificar las áreas de mayor riesgo, y de esta forma ajustar las restricciones necesarias para minimizar peligros y salvaguardar la integridad de los ciudadanos.
	XIII. Se implementarán campañas de concientización y educación en la comunidad sobre la importancia de las normas de seguridad vial y la colaboración de todos los actores en la protección civil.

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

**Decreto**

**Único.** Se **adicionan** las fracciones X a XIII al artículo 7o de la Ley General de Protección Civil, para quedar como sigue:

**Capítulo II  
De la Protección Civil**

**Artículo 7.** Corresponde al Ejecutivo federal en materia de protección civil

I. a IX. ...

**X. Coordinar acciones entre las autoridades de Protección Civil y la Guardia Nacional para implementar medidas preventivas que salvaguarden la vida de las personas en las vías públicas.**

**XI. Se establecerá la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.**

**XII. La Secretaría de la Defensa Nacional, en coordinación con la Guardia Nacional, desarrollará un programa de monitoreo y evaluación de rutas y horarios para identificar las áreas de mayor riesgo, y de esta forma ajustar las restricciones necesarias para minimizar peligros y salvaguardar la integridad de los ciudadanos.**

**XIII. Se implementarán campañas de concientización y educación en la comunidad sobre la importancia de las normas de seguridad vial y la colaboración de todos los actores en la protección civil.**

#### Transitorio

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, a fin de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

#### Exposición de Motivos

La protección de la vida e integridad de las personas es un derecho fundamental que debe ser garantizado por todas las instancias del Estado.

En México, la creciente circulación de vehículos de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha derivado en un alarmante incremento de accidentes viales que afectan la seguridad de los ciudadanos.

Cabe resaltar la necesidad de reformar la Ley General de Responsabilidades Administrativas para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la implementación de la prohibición de la circulación de estas unidades en situaciones de riesgo.

Las estadísticas indican que los vehículos de carga pesada son responsables de un alto porcentaje de accidentes fatales en las carreteras mexicanas. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, aproximadamente 14 por ciento de los accidentes mortales involucran camiones de carga. Este fenómeno, además de causar siniestros y destrucción, afecta gravemente la vida de las víctimas y sus familias, subrayando la necesidad de adoptar medidas que prioricen la seguridad vial.

El derecho a la vida está consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y debe ser protegido por el Estado en todas sus formas.

Incluir en la Ley General de Responsabilidades Administrativas la responsabilidad de los servidores públicos para garantizar la seguridad vial y la protección del derecho a la vida se alinea con este marco normativo. Las medidas que prohíben la circulación de vehículos de carga en áreas y momentos críticos son esenciales para prevenir tragedias y muertes.

La coordinación con la Guardia Nacional es un aspecto crítico para la implementación efectiva de las medidas que se proponen. La Guardia Nacional cuenta con la capacidad necesaria para llevar a cabo labores de patrullaje, supervisión y control en carreteras, lo que permite identificar y actuar ante situaciones de riesgo. Esta colaboración no sólo fortalecería la vigilancia sobre el tránsito de estos vehículos, sino que también aseguraría el cumplimiento de las prohibiciones establecidas, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía.

Estas adiciones propuestas a la Ley General de Responsabilidades Administrativas, son para incentivar a los servidores públicos a que cumplan con la supervisión y regulación del tránsito de vehículos pesados ya que es fundamental.

Muchos países han implementado regulaciones exitosas que limitan la circulación de vehículos pesados en rutas críticas o durante horarios de alta congestión. Estas políticas han demostrado ser efectivas en la reducción de accidentes y muertes, y deberían servir como modelo para México. Adoptar enfoques similares en la legislación nacional permitirá un avance en la gestión de la seguridad vial en el país.

Estas adiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de ciertos tipos de vehículos de carga es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la reducción de accidentes de tráfico, sino que también reafirmará el compromiso del Estado con la protección de sus ciudadanos. Implementar estas reformas es un paso fundamental hacia un entorno vial

más seguro, donde el bienestar de la población y su derecho a la vida sean siempre una prioridad.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Sólo en 2020 murieron mil 460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de 5 mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En el Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran

tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar

y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Cito algunos fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* en septiembre de 2023:

... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 de los lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jorna-

das extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo.”<sup>2</sup>

De acuerdo con el editorial de *Animal Político*, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

“Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles”, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

“Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente”, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

“En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil”, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen

en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores”.<sup>3</sup>

La ex senadora de la república Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 kilómetros por hora o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje; y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permissionario deberá poner a disposición de la secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<p><b>Artículo 7.</b> Los Servidores Públicos observarán en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, los principios de disciplina, legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad, imparcialidad, integridad, rendición de cuentas, eficacia y eficiencia que rigen el servicio público. Para la efectiva aplicación de dichos principios, los Servidores Públicos observarán las siguientes directrices:</p> <p>I. a XIII. ...</p> <p>...</p>	<p><b>Artículo 7.</b></p> <p>I. a XIII. ...</p> <p><b>XIV.</b> Los servidores públicos que tengan a su cargo la regulación y supervisión del transporte público y la seguridad vial deberán coordinarse con las autoridades competentes, incluidas la Guardia Nacional y las instancias de Protección Civil, para implementar y hacer cumplir la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.</p> <p><b>XV.</b> Los servidores públicos deberán promover campañas de concientización sobre la seguridad vial e informar a la población sobre las medidas de prevención implementadas, asegurando que la normativa en materia de transporte sea ampliamente divulgada y comprendida.</p> <p>...</p>

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Único.** Se **adicionan** las fracciones XIV y XV al artículo 7 de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, para quedar como sigue:

#### Artículo 7. ...

##### I. a XIII. ...

**XIV.** Los servidores públicos que tengan a su cargo la regulación y supervisión del transporte público y la seguridad vial deberán coordinarse con las autoridades competentes, incluidas la Guardia Nacional y las instancias de protección civil, para implementar y hacer cumplir la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.

**XV.** Los servidores públicos deberán promover campañas de concientización sobre la seguridad

vial e informar a la población sobre las medidas de prevención implementadas, asegurando que la normativa en materia de transporte sea ampliamente divulgada y comprendida.

...

### Transitorio

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA UN TÍTULO VIGÉSIMO SÉPTIMO AL CÓDIGO PENAL FEDERAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adicionan el título vigésimo séptimo al libro segundo y los artículos 430, 431, 432 y 433 del Código Penal Federal, a fin de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### **Exposición de Motivos**

La protección del derecho a la vida es un principio fundamental que debe ser prioridad en la legislación de cualquier país.

En México, la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, está asociada a un alarmante incremento de accidentes viales que han resultado en lesiones y pérdidas de vidas.

El objetivo es destacar la necesidad de reformar el Código Penal Federal para la prohibición específica de la circulación de estas unidades en situaciones que presenten riesgos para la seguridad de la población.

Las estadísticas sobre accidentes viales revelan que los vehículos de carga pesada son responsables de un número significativo de siniestros en las carreteras. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, se estima que más de 14 por ciento de los accidentes fatales en México involucran camiones de carga. Esta realidad subraya la urgencia de adoptar leyes que prevengan estas tragedias y protejan la vida de los ciudadanos.

El derecho a la vida es uno de los derechos humanos más básicos y se encuentra protegido por la Constitu-

ción Mexicana. La legislación debe reflejar este compromiso, y esto incluye establecer normas claras sobre la circulación de vehículos que representan un riesgo inminente para la seguridad pública. La inclusión de prohibiciones específicas para unidades de autotransporte de carga durante momentos críticos y en rutas peligrosas es esencial para proteger a todos los usuarios de la carretera.

Adicionar al Código Penal Federal el título vigésimo séptimo, que establezca sanciones claras por violar las prohibiciones de circulación, puede aumentar el nivel de responsabilidad entre los conductores y las empresas de transporte.

Al tipificar como delito la incurrancia en conductas que pongan en riesgo la vida y la salud de las personas, se está enviando un mensaje contundente sobre la gravedad de estos actos. Las sanciones deben ser proporcionales a las consecuencias que se derivan del incumplimiento, lo que ayudará a disuadir comportamientos irresponsables.

En muchos países se han implantado regulaciones que limitan la circulación de vehículos de carga en horarios y áreas específicas, lo que ha demostrado reducir de manera efectiva el número de accidentes y muertes en carretera. Adoptar estas medidas en el marco legal mexicano permitirá aprender de las experiencias exitosas de otros países y aplicar políticas que protejan a la ciudadanía.

Con la adición propuesta, el Código Penal Federal incluirá y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga que es una decisión crucial para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta reforma no solo tiene el potencial de reducir el número de accidentes y salvar vidas, sino que también refleja el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de su población. Implementar estas modificaciones es un paso vital hacia un entorno vial más seguro y responsable, donde la protección de la vida humana sea la máxima prioridad.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Sólo en 2020 murieron mil ,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de 5 mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En el Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Cito algunos fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* en septiembre de 2023:

... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la can-

tividad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no hay límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

“Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles”, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

“Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente”, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

“Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción”, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que en 2020 había 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

“En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil”, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

La Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.<sup>3</sup>

La ex senadora Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó,

razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan

- Velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor;
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase;
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha;
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente norma;
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo;
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica;
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje; y

- Sistemas de posicionamiento global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los lineamientos que emita la secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en [https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL CÓDIGO PENAL FEDERAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<i>Sin correlativo</i>	Título Vigésimo Séptimo Delitos Relacionados con el Transporte de Carga.
	Artículo 430. Se establece como un delito la circulación, ya sea de forma habitual o excepcional, de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, que hayan sido prohibidos por las autoridades competentes, cuando dicha circulación represente un riesgo elevado para la vida y salud de la población.
	Artículo 431. Se impondrá pena a lo dispuesto en el artículo anterior de hasta 200 veces el salario mínimo, así mismo se inmovilizará el vehículo hasta que se regularice la situación y se cumplan los requisitos establecidos por la autoridad correspondiente.
	Artículo 432. En caso de la circulación prohibida se deriven lesiones o la muerte de personas, las sanciones contempladas en este Código se incrementarán en un 50%.
	Artículo 433. La reincidencia en la comisión de este delito dará lugar a un aumento de las penas previstas en el artículo 431, con un incremento que podrá llegar hasta el doble de la sanción original.

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Único.** - Se **adicionan** el título vigésimo séptimo al libro segundo y los artículos 430 a 433 del Código Penal Federal, para quedar como sigue:

### Título Vigésimo Séptimo

#### Delitos Relacionados con el Transporte de Carga

**Artículo 430.** Se establece como un delito la circulación, ya sea de forma habitual o excepcional, de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, que hayan sido prohibidos por las autoridades competentes, cuando dicha circulación represente un riesgo elevado para la vida y salud de la población.

**Artículo 431.** Se impondrá pena a lo dispuesto en el artículo anterior de hasta 200 veces el salario mínimo, así mismo se inmovilizará el vehículo hasta que se regularice la situación y se cumplan los requisitos establecidos por la autoridad correspondiente.

**Artículo 432.** En caso de la circulación prohibida se deriven lesiones o la muerte de personas, las sanciones contempladas en este Código se incrementarán en 50 por ciento.

**Artículo 433.** La reincidencia en la comisión de este delito dará lugar a un aumento de las penas previstas en el artículo 431, con un incremento que podrá llegar hasta el doble de la sanción original.

### Transitorio

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 293 BIS AL CÓDIGO PENAL FEDERAL, EN MATERIA DE INCREMENTO DE LAS PENAS CAUSADAS POR VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES VÍCTIMAS DE ÁCIDO O SUSTANCIA CORROSIVA, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adiciona el artículo 293 Bis al Código Penal Federal, a fin de incrementar de las penas por violencia contra mujeres víctimas de ácido o sustancia corrosiva, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La violencia de género es una de las problemáticas más graves en México y en el mundo, manifestándose

en diversas formas, entre ellas las agresiones con ácido. Estas agresiones tienen consecuencias devastadoras para las víctimas, no solo físicas, sino también psicológicas, sociales y económicas.

En días pasados, el periódico *Reforma* documentó en su cuenta de Facebook lo sucedido con la saxofonista María Elena Ríos, sobreviviente de intento de feminicidio con ácido, quién subió al templete del evento en Mitla, Oaxaca, en el que acababa de hablar la Presidenta Claudia Sheinbaum para protestar con una pancarta contra la liberación de uno de sus agresores.

Denuncia que su agresor, el ex diputado priista Antonio Vera, ya no está hospitalizado tras su excarcelación en diciembre y ahora se encuentra libre.

El Congreso de la Unión tanto en el Senado como en la Diputados han intentado reformar el Código Penal y diversas disposiciones, incluso en la pasada legislatura se aprobó una reforma similar a la que hoy propongo, pero se perdió con el cambio de legislatura, es momento de actuar y no permitir que estos criminales salgan en libertad.

Pese a su gravedad, el marco legal en México carece de mecanismos específicos y eficaces para castigar y prevenir este tipo de crímenes, lo que evidencia una falta de protección integral hacia las mujeres.

Esta iniciativa tiene como propósito reformar el Código Penal para tipificar y sancionar de manera específica las agresiones con ácido, garantizando justicia para las víctimas y enviando un mensaje claro de intolerancia hacia esta forma extrema de violencia de género.

Las agresiones con ácido son actos premeditados y deliberados, cuyo objetivo principal es desfigurar, humillar y deshumanizar a las víctimas.

Según informes de Acid Survivors Trust International, estas agresiones son desproporcionadamente cometidas contra mujeres, con el objetivo de controlar, castigar o “castigar” su autonomía.

En México, aunque no hay estadísticas exhaustivas, organizaciones como Cidem, AC, reportan un incremento en este tipo de ataques, lo que subraya la necesidad de una respuesta legislativa urgente.

Carmen Sánchez, sobreviviente y activista, fue atacada con ácido en 2014. A pesar de la gravedad de las lesiones, enfrentó años de impunidad y retrasos judiciales. Su caso refleja la falta de protocolos adecuados para atender este tipo de violencia.

Declaraciones de otras sobrevivientes han señalado la dificultad para acceder a tratamientos médicos, rehabilitación psicológica y justicia, lo que perpetúa la revictimización.

Un informe de la organización Acid Survivors Foundation India indica que 80 por ciento de las víctimas de ataques con ácido en todo el mundo son mujeres.

En países donde se han implantado reformas específicas, como Colombia (Ley 1773 de 2016), se han registrado avances en la reducción de ataques y un aumento en las condenas.

En México, según datos del Observatorio Nacional Ciudadano, menos de 10 por ciento de los ataques con ácido han resultado en sentencias condenatorias, lo que evidencia una brecha de justicia.

Las agresiones con ácido deben ser reconocidas como una forma extrema de violencia de género debido a su carácter deliberado, las consecuencias irreversibles para las víctimas y su simbolismo como herramienta de control.

El marco actual en México no tipifica específicamente este delito, lo que provoca que los agresores enfrenten sanciones insuficientes o sean procesados por lesiones menores, lo que minimiza la gravedad del acto.

Una reforma que establezca penas más severas para los agresores, junto con medidas de reparación integral, enviará un mensaje claro de intolerancia hacia estos crímenes y sobre todo que no salgan en libertad con facilidad.

Además, incluir medidas preventivas, como la restricción en la venta de ácidos corrosivos y la capacitación a personal médico y judicial, fortalecerá la protección de las mujeres.

Países como India, Reino Unido y Colombia han implementado legislaciones específicas para combatir las

agresiones con ácido, logrando una mejora en la atención a las víctimas y la reducción de la incidencia delictiva.

México tiene compromisos internacionales, como la Convención de Belém do Pará y la CEDAW, que lo obligan a tomar medidas específicas contra todas las formas de violencia de género.

Se propone incorporar al Código Penal un capítulo específico sobre agresiones con ácido, con los siguientes elementos:

- Reconocimiento del ataque con ácido como un delito autónomo.
- Establecimiento de sanciones agravadas, considerando el daño físico y psicológico irreparable.
- Acceso gratuito a cirugías reconstructivas y atención psicológica para las víctimas.
- Revisión y control estricto de la comercialización de sustancias corrosivas para evitar su uso indebido.

Esta reforma no sólo busca garantizar justicia para las víctimas, sino también erradicar una forma brutal de violencia de género que sigue presente en nuestra sociedad. Las agresiones con ácido son una manifestación de misoginia que no debe tener cabida en México.

Es responsabilidad del Estado proteger la dignidad, integridad y vida de las mujeres, implementando un marco normativo que sea proporcional a la gravedad de este delito y que asegure su prevención y sanción efectiva.

Esta iniciativa, basada en datos, testimonios y experiencias internacionales, constituye un paso necesario para la construcción de una sociedad más justa e igualitaria.

### **Planteamiento del problema**

La violencia de género es un fenómeno profundamente arraigado en la sociedad mexicana, con manifestaciones extremas que van desde el feminicidio hasta ataques premeditados con ácido o sustancias corrosivas.

vas. Estos actos, que buscan desfigurar, controlar y humillar a las mujeres, han adquirido una visibilidad creciente debido a la gravedad de sus consecuencias físicas, psicológicas y sociales.

Sin embargo, el marco legal vigente no contempla sanciones específicas ni proporcionales para quienes cometen estos crímenes, dejando a las víctimas en un estado de vulnerabilidad e indefensión.

Los ataques con ácido son premeditados y, en su mayoría, cometidos por personas cercanas a la víctima, como parejas, exparejas o familiares.

En México se han documentado múltiples casos donde las víctimas son desfiguradas de manera intencional, lo que demuestra que este tipo de violencia es un método de control y castigo hacia las mujeres.

Aunque no hay estadísticas nacionales consolidadas, las organizaciones civiles han alertado sobre un aumento en los casos, especialmente en contextos de violencia doméstica y de pareja.

Actualmente, los ataques con ácido no están tipificados como un delito específico en el Código Penal Federal, lo que conlleva que los agresores sean procesados por lesiones, un delito cuya penalidad no refleja la gravedad del daño causado.

La ausencia de una figura jurídica adecuada contribuye a la revictimización de las mujeres, ya que enfrentan obstáculos legales, económicos y sociales para acceder a justicia y rehabilitación.

Las secuelas físicas incluyen desfiguración permanente, pérdida de funciones sensoriales (como la vista) y necesidad de múltiples cirugías reconstructivas. Las víctimas a menudo enfrentan costos médicos exorbitantes, que deben solventar de manera independiente.

Psicológicamente, las sobrevivientes lidian con trastornos como el estrés postraumático, ansiedad, depresión y aislamiento social, lo que dificulta su reintegración a la sociedad.

Socialmente, muchas víctimas son estigmatizadas y discriminadas debido a su apariencia, lo que limita sus oportunidades laborales y económicas.

Países como India y Reino Unido han tipificado los ataques con ácido como delitos específicos, implementando sanciones severas que van desde 10 años hasta cadena perpetua. Estas reformas han logrado un impacto positivo en la reducción de los casos y en el acceso a la justicia para las víctimas.

México se encuentra rezagado en el cumplimiento de estándares internacionales como la Convención de Belém do Pará y la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, que exigen medidas concretas para combatir todas las formas de violencia de género.

La inacción legislativa perpetúa un ciclo de violencia, impunidad y desigualdad. Sin una reforma, las mujeres víctimas de ataques con ácido seguirán enfrentando barreras insuperables para obtener justicia y rehabilitación. Además, la falta de sanciones adecuadas contribuye a la normalización de este tipo de violencia, incrementando el riesgo de que más mujeres sean víctimas de ataques similares.

La adición del artículo 293 Bis al Código Penal Federal es una medida urgente y necesaria para combatir una de las manifestaciones más extremas de violencia de género en México.

Esta reforma no sólo brindará justicia a las víctimas, sino que también sentará las bases para la prevención de futuros ataques, enviando un mensaje claro de que el Estado está comprometido con la erradicación de todas las formas de violencia contra las mujeres. Es momento de actuar con firmeza para proteger a las mujeres y garantizarles un entorno libre de violencia.

**La propuesta legislativa**

TEXTO ACTUAL CÓDIGO PENAL FEDERAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Sin correlativo	<p><b>Artículo 293 Bis.</b> Se impondrá una pena de seis a quince años de prisión a quien, de manera directa o indirecta, cause lesiones a otra persona utilizando ácidos, sustancias corrosivas, cáusticas, irritantes, tóxicas, inflamables o cualquier otra combinación de agentes químicos que provoquen daños internos, externos o ambos, afectando la integridad física, psicológica o funcional de la víctima.</p> <p>Cuando las lesiones afecten zonas sensibles como el rostro, cuello, brazos, manos, órganos sexuales, o cualquier parte del cuerpo que comprometa funciones vitales o movilidad, la pena se incrementará en una tercera parte respecto de la sanción base.</p> <p>En el caso de que el delito sea cometido contra una mujer por razones de género, conforme a los supuestos establecidos en el Código Penal Federal, la pena se duplicará en atención a la gravedad del daño ocasionado.</p> <p>El personal de salud que atienda casos de lesiones ocasionadas por agentes químicos garantizará la atención de los servicios médicos y recursos para cirugías, así mismo deberá informar de manera inmediata al Ministerio Público para el inicio de las investigaciones correspondientes.</p> <p>El Ministerio Público garantizará el reconocimiento de la calidad de víctima, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Víctimas, para la implementación de medidas de reparación integral del daño, incluido el tratamiento complementario que deba otorgar la Secretaría de Salud tales como las cirugías reconstructivas y el acceso a atención psicológica especializada.</p>

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

**Decreto**

**Único.** Se **adiciona** el artículo 293 Bis al Código Penal Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 293 Bis.** **Artículo 293 Bis.** Se impondrá una pena de seis a quince años de prisión a quien, de manera directa o indirecta, cause lesiones a otra persona utilizando ácidos, sustancias corrosivas, cáusticas, irritantes, tóxicas, inflamables o cualquier otra combinación de agentes químicos que provoquen daños internos, externos o ambos, afectando la integridad física, psicológica o funcional de la víctima.

Cuando las lesiones afecten zonas sensibles como el rostro, cuello, brazos, manos, órganos sexuales, o cualquier parte del cuerpo que comprometa funciones vitales o movilidad, la pena se incrementará en una tercera parte respecto de la sanción base.

En el caso de que el delito sea cometido contra una mujer por razones de género, conforme a los su-

puestos establecidos en el Código Penal Federal, la pena se duplicará en atención a la gravedad del daño ocasionado.

**El personal de salud que atienda casos de lesiones ocasionadas por agentes químicos garantizará la atención de los servicios médicos y recursos para cirugías, así mismo deberá informar de manera inmediata al Ministerio Público para el inicio de las investigaciones correspondientes.**

**El Ministerio Público garantizará el reconocimiento de la calidad de víctima, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Víctimas, para la implementación de medidas de reparación integral del daño, incluido el tratamiento complementario que deba otorgar la Secretaría de Salud tales como las cirugías reconstructivas y el acceso a atención psicológica especializada.**

**Transitorio**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 20. Y 11 DE LA LEY GENERAL PARA LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO DE LA DISCAPACIDAD ORGÁNICA O VISCERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, María Guadalupe Morales Rubio, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 60., fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman los artículos 2 y 11 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en materia de reconocimiento de la discapacidad orgánica o visceral, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

Todos conocemos a alguien que padece o padeció una enfermedad crónica degenerativa por el desgaste o pérdida de uno de sus órganos, en la mayoría de los casos de simple vista no es observable a diferencia de otras discapacidades, por eso se le conoce como la discapacidad invisible; el sufrimiento en sí de la enfermedad crónica degenerativa, es un tema que abarca no solo a la persona que lo padece sino a toda la familia, los constantes tratamientos del paciente, hacen que su vida social y laboral sea compleja, y más aún cuando en la norma la discapacidad orgánica o visceral no está contemplada como una discapacidad, pero que en la vida real, si representa en muchos casos, un impedimento para que la persona pueda desarrollar su vida laboral en igualdad de oportunidades.

Las oportunidades laborales ayudan a las personas que tienen alguna discapacidad en general a superar los cuadros de crisis, ya que el sentimiento de considerarse una carga, se transforma al convertirse en personas que a pesar de las circunstancias siguen siendo productivas, es aquí donde el papel del Estado juega un rol fundamental, en este caso en particular, ya que a través de la Secretaría del Trabajo, se concientiza a las personas empleadoras a brindar las máximas facilidades para el desempeño de las responsabilidades laborales de las personas con discapacidad orgánica sin descuidar sus procedimientos médicos.

Sin duda falta mucho por hacer en la materia, pero esta iniciativa pretende visibilizar este tipo de discapacidad, haciendo visible lo que se creía invisible, es decir, las enfermedades crónicas degenerativas, que duelen a miles de familias mexicanas.

La Organización Mundial de la Salud señala que, más de mil millones de personas viven en todo el mundo con algún tipo de discapacidad, aproximadamente 15 por ciento de la población mundial; de ellas, casi 190 millones tienen dificultades en su funcionamiento y requieren con frecuencia servicios de asistencia.<sup>1</sup>

Según datos del Inegi a 2023,<sup>2</sup> en México hay 8.8 millones de personas de 5 años y más con discapacidad, representando 7.2 por ciento de la población. La mayoría son mujeres representando el 53.5 por ciento, Zacatecas tiene el porcentaje más alto con 11.2, mientras que Coahuila presenta el más bajo, con 5.2 de la tasa porcentual.

Las dificultades más comunes son problemas de visión con 45.8 por ciento y movilidad con el 40.3 por ciento. Las principales causas son enfermedades que representan el 43.9 por ciento, la edad avanzada representa 27.2 por ciento. En cuanto a la afiliación a instituciones de salud, 67.2 por ciento de las personas con discapacidad están en instituciones de seguridad social.

En educación, solo el 46 por ciento de las personas de 5 a 29 años con discapacidad asisten a la escuela, en comparación con el 60 por ciento de quienes no tienen discapacidad. En el ámbito laboral, la tasa de participación económica es de 40.6 por ciento para personas con discapacidad, siendo mayor para hombres representada con 51.5 por ciento, que para mujeres con 31.3.

Es por ello, que esta iniciativa propone el reconocimiento en la ley, de una discapacidad que año con año afecta a miles de mexicanos, y me refiero a la discapacidad orgánica, de acuerdo con cifras oficiales, las enfermedades crónicas no transmisibles representan 70 por ciento de las muertes.<sup>3</sup>

El Instituto Mexiquense para la Discapacidad, refiere que este tipo de discapacidad ocurre debido a la pérdida de las funciones en el cuerpo humano de algunos sistemas corporales, los cuales suelen estar relacionados con los órganos internos o procesos fisiológicos,

ya sean de forma congénita o adquirida como un traumatismo craneoencefálico y dentro de este ámbito podemos encontrar:<sup>4</sup>

- **Enfermedades renales.** - La Enfermedad Renal Crónica se define como una disminución de la función renal demostrada por la tasa de filtrado glomerular de menos de 60 mL/min en 1.73m<sup>2</sup>, o por marcadores de daño renal, o ambas, de al menos 3 meses de duración, sin tomar en cuenta la causa subyacente. La diabetes y la hipertensión son las principales causas de la enfermedad renal crónica en todos los países de altos y medianos ingresos, y también en muchos de los países de bajos ingresos. La incidencia, la prevalencia y la progresión de la enfermedad renal crónica varía entre países de acuerdo con el origen étnico y a los determinantes sociales de la salud,<sup>5</sup> Este padecimiento a veces puede ser reversible, pero también suelen repetirse nuevos episodios, los cuales condicionan que se desarrolle una afección renal crónica hasta su fase terminal. La otra es la enfermedad renal crónica que daña a las nefronas. Los riñones son órganos vitales compuestos cada uno por un millón de pequeñas unidades de filtración que se denominan nefronas, las cuales se encargan de eliminar los productos de desecho. “Se filtran 180 litros de sangre al día, equivalentes a 10 garrafones de agua de 18 litros. Del filtrado glomerular, las nefronas reabsorben nutrientes, minerales y aminoácidos que el organismo no debe desechar. Lo que no se filtra son las proteínas, que son moléculas mucho más grandes. Se filtran sólo si hay afección renal.<sup>6</sup> Niveles elevados de creatinina, urea y ácido úrico en la sangre son señales de que existe enfermedad renal, su tratamiento dependerá de la fase en la cual se diagnostique al paciente, pudiendo ser control alimenticio, diálisis o hemodiálisis si la fase ya es la 5.

- **Hepáticas.** El término insuficiencia hepática incluye un gran grupo de síntomas, signos y alteraciones bioquímicas, que son la resultante de la falla del hígado para llevar a cabo sus funciones normales. La insuficiencia hepática se acompaña de lesiones hepatocelulares que constituyen la base anatómica del cuadro de insuficiencia global; pero no pueden relacionarse cada una de las expresiones de dicha insuficiencia, con un tipo de lesión correspondiente; cuando menos, con los métodos de que disponemos hasta la fecha.<sup>7</sup>

- **Cardiopatías.** Las enfermedades del corazón son la principal causa de mortalidad en todo el mundo. Se estima que aproximadamente 18 millones de personas mueren cada año por un padecimiento cardiovascular, principalmente cardiopatías coronarias o eventos cerebrovasculares. De éstos, una tercera parte corresponde a individuos menores de 70 años. En nuestro país, durante 2022 hubo más de 200 mil defunciones relacionadas con problemas cardíacos, de las cuales 107 mil 36 fueron hombres datos publicados por el Inegi.<sup>8</sup>

- **Fibrosis quística.** Es un padecimiento hereditario, provocado por una anomalía en el transporte de cloro en las células epiteliales, lo que provoca que varios órganos presenten fallas, como el pulmón, el páncreas, el intestino, las glándulas sudoríparas y el aparato reproductivo, sobre todo en varones. 85 por ciento de los pacientes con fibrosis quística tiene una enfermedad que se manifiesta de manera grave, y muchos de los niños mueren en el primer año de vida si no se les diagnostica y atiende oportunamente.<sup>9</sup>

- **Enfermedad de Crohn y enfermedades metabólicas.** La enfermedad inflamatoria intestinal es un padecimiento autoinmune que se caracteriza por diarrea o evacuaciones con sangrado, dolor abdominal, sensación de continuar evacuando o pérdida de peso. La mayoría de quienes padecen estas enfermedades fuman y tienen antecedentes familiares directos -padre, hermano o primo- con alguna patología inflamatoria o autoinmune como Lupus, Sjögren o diabetes tipo 1.

- **Linfedema.** El linfedema congénito denominado enfermedad de Milroy se caracteriza por anaplasia o hipoplasia de los vasos linfáticos, su origen es un defecto del receptor de crecimiento endotelial vascular localizado en el brazo largo del cromosoma cinco, que incrementa el contenido de proteínas y agua en el espacio intersticial, se manifiesta por aumento de volumen generalmente de miembros inferiores presente generalmente desde el nacimiento.

- **Hemofilia.** Es una enfermedad hereditaria (80 por ciento de los casos) y devastadora ya que la sangre no coagula. De origen genético, está ligada a alteraciones en el cromosoma X. Mutaciones en los genes

que codifican para los factores hemostáticos VIII y IX, generan respectivamente hemofilia A y B.

• **Lupus.** El sistema inmunológico es el responsable de atacar a los virus, bacterias y gérmenes que ingresan al cuerpo, generando proteínas denominadas anticuerpos que lo protegen contra invasores externos. Cuando se presenta esta enfermedad se forman auto-anticuerpos que generan una respuesta inflamatoria causando dolor y daño en los tejidos como la piel, las articulaciones y los órganos internos. Se trata de una enfermedad autoinmune en donde el organismo no puede diferenciar entre los invasores externos y los tejidos del cuerpo. En cada persona se manifiesta de manera diferente, ya sea de forma moderada, en donde solo afecta articulaciones y piel, o en formas más agresivas en donde afecta a los órganos internos. No hay una causa determinada, pero se sabe que hay factores que pueden incrementar la posibilidad de padecer esta enfermedad.<sup>10</sup>

**Bien jurídico tutelado**

Derecho una vida digna de las personas con discapacidad orgánica o visceral en igualdad de oportunidades.

**Objetivo de la iniciativa**

Reconocimiento de la discapacidad orgánica o visceral en el marco normativo mexicano, en estricto cumplimiento al artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que establece las condiciones en las que el Estado deberá promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades.

**Cuadro comparativo**

Ley General para la inclusión de personas con discapacidad	
<p><b>Artículo 2.</b> Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I a XIII ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>XII a XXVI ...</p> <p>XXVII. Persona con Discapacidad. Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;</p> <p>XXVIII a XXXIV ...</p> <p>Artículo 11. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social promoverá el derecho</p>	<p><b>Artículo 2.</b> Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I a XI...</p> <p><b>XI Bis. Discapacidad orgánica o visceral:</b> es la pérdida o disminución temporal o permanente de la función de uno o más órganos internos del cuerpo humano, ocasionada por enfermedades crónico degenerativas, que limitan el desarrollo de una vida plena en igualdad de oportunidades.</p> <p>XII a XXVI ...</p> <p>XXVII. Persona con Discapacidad. Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, <b>orgánico o visceral</b>, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;</p> <p>XXVIII a XXXIV ...</p> <p>Artículo 11. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social promoverá el derecho</p>

<p>de las personas con discapacidad al trabajo digno y al empleo, en igualdad de oportunidades y equidad, de manera que se les otorgue certeza en su desarrollo personal, social y laboral. Para tal efecto, realizará las siguientes acciones</p> <p>I a VII ...</p> <p>VIII. Las demás que dispongan otros ordenamientos.</p> <p>IX. Sin correlativo</p>	<p>de las personas con discapacidad al trabajo digno y al empleo, en igualdad de oportunidades y equidad, de manera que se les otorgue certeza en su desarrollo personal, social y laboral. Para tal efecto, realizará las siguientes acciones</p> <p>I a VII...</p> <p><b>VIII. Concientizar y sensibilizar a las personas empleadoras a efecto de que permitan las ausencias laborales con motivo de tratamientos sustitutos, en casos de discapacidad orgánica o visceral, sin afectación al salario o historial laboral, y</b></p> <p><b>IX. Las demás que dispongan otros ordenamientos.</b></p>
--	---

Derivado de lo anterior someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se reforman los artículos 2 y 11 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en materia de reconocimiento de la discapacidad orgánica o visceral**

**Único.** Se **adiciona** la fracción XI Bis y se **reforman** la XXVII del artículo 2, y VIII del artículo 11 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, para quedar como sigue:

**Artículo 2.** Para los efectos de esta ley se entenderá por

**I. a XI. ...**

**XI Bis. Discapacidad orgánica o visceral: es la pérdida o disminución temporal o permanente de la función de uno o más órganos internos del cuerpo humano, ocasionada por enfermedades crónico degenerativas, que limitan el desarrollo de una vida plena en igualdad de oportunidades.**

**XII. a XXVI. ...**

**XXVII.** Persona con discapacidad. Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, orgánico o visceral, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;

**XXVIII. a XXXIV. ...**

**Artículo 11.** La Secretaría del Trabajo y Previsión Social promoverá el derecho de las personas con discapacidad al trabajo digno y al empleo, en igualdad de oportunidades y equidad, de manera que se les otorgue certeza en su desarrollo personal, social y laboral. Para tal efecto, realizará las siguientes acciones:

**I. a VII. ...**

**VIII. Concientizar y sensibilizar a las personas empleadoras a efecto de que permitan las ausencias laborales con motivo de tratamientos sustitutos, en casos de discapacidad orgánica o visceral, sin afectación al salario o historial laboral; y**

**IX.** Las demás que dispongan otros ordenamientos.

**Transitorio**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Notas**

1 Inegi, 2020. "Discapacidad". Disponible en <https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx>

2 González López, Patricia, "Personas con discapacidad en México", 09 de diciembre de 2024, disponible en <https://plazajuarez.mx/personas-con-discapacidad-en-mexico/>

3 Tamayo y Orozco, Juan; y Lastiri Quiroz, Santiago, "La enfermedad crónica en México, hacia una política nacional para enfrentarla", Conacyt, página 3. Disponible en [https://www.anmm.org.mx/publicaciones/ultimas\\_publicaciones/ENF-RENAL.pdf](https://www.anmm.org.mx/publicaciones/ultimas_publicaciones/ENF-RENAL.pdf)

4 *Discapacidad orgánica.* Disponible en <https://imedis.edomex.gob.mx/discapacidad-orgqanica>

5 IMSS, "Prevención, diagnóstico y tratamiento de la enfermedad renal crónica", 2019. Disponible en <https://imss.gob.mx/sites/all/statics/guiasclinicas/335GER.pdf>

6 *Discapacidad orgánica.* Disponible en <https://imedis.edomex.gob.mx/discapacidad-orgqanica>

7 Ídem.

8 Ídem.

9 Ídem.

10 Ídem.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada María Guadalupe Morales Rubio (rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL PARA LA IGUALDAD ENTRE MUJERES Y HOMBRES, EN MATERIA DE ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, María Guadalupe Morales Rubio, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6o., fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 4, 7, 8, 9, primer párrafo, nombre del capítulo tercero, 14, 15, primer párrafo y fracciones I Bis y II, 21, 23, 24, 25, primer párrafo, 27, primer párrafo, 29, primero y segundo párrafos, y 30 de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, en materia de armonización legislativa, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

#### Antecedentes

a) En fecha 1 de noviembre de 2024, la presidenta de la República, doctora Claudia Sheinbaum Pardo, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la cual se plantea la creación de la Secretaría de las Mujeres, entre otras dependencias.

b) En fecha 5 de noviembre de 2024, dicha iniciativa fue turnada por la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados a la Comisión de Gobernación y Población.

c) En fecha 11 de noviembre de 2024, en la Primera Reunión Extraordinaria de la Comisión de Gobernación y Población, se sometió a votación y aprobación el dictamen en sentido positivo de la Iniciativa presentada por la Presidenta de los Estados Unidos Mexicanos, al cual se integraron otras iniciativas presentadas en el mismo sentido por parte de legisladoras y legisladores de diversos grupos parlamentarios.<sup>1</sup>

d) En fecha 13 de noviembre de 2024, en la Sesión de Pleno de la Cámara de Diputados, se sometió a discusión y aprobación el dictamen de la Comisión de Go-

bernación y Población, con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el cual fue aprobado por 321 votos en favor y 108 en contra, y turnado al Senado de la República para su codictamen.<sup>2</sup>

e) En fecha 26 de noviembre de 2024, el Senado de la República aprobó el dictamen propuesto por la Presidenta Claudia Sheinbaum para reformar la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, El proyecto fue discutido y votado en dos bloques, el primero de los cuales se aprobó por unanimidad con 119 votos a favor. Este primer bloque contempló los artículos 8, 28, 30 Bis, 32 Bis, 33, 34, 35, 36, 38, 38 Bis, 39, 41, 41 Bis, 42, 42 Bis, 44 Bis y 48 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Entre otros aspectos, las reformas a dichos artículos plantean ampliar las actividades de la Secretaría de Relaciones Exteriores para desempeñar funciones de promoción económica y cultural. El segundo bloque que se sometió a discusión y votación fue sobre los artículos 14 Bis, 19, 20, 25, 26, 27, 31, 37, 42 Ter, 44 y 50. En este caso, el proyecto fue avalado con 89 votos a favor y 39 en contra. Con la aprobación de ambos bloques, el proyecto fue enviado al Ejecutivo para su decreto y publicación en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)*. Este grupo de artículos es el que incluye la creación de las tres nuevas secretarías, destacando la **Secretaría de las Mujeres**.<sup>3</sup>

f) En fecha 28 de noviembre de 2024, en la edición vespertina del Diario Oficial de la Federación, se publicó el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal:

**Claudia Sheinbaum Pardo**, Presidenta de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente

#### Decreto

El Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

**Se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**<sup>4</sup>

En el artículo 26, fracción XXI, de dicha reforma se crea la Secretaría de las Mujeres:

**Artículo 26.** Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes Secretarías:

- I. Secretaría de Gobernación;
- II. Secretaría de Relaciones Exteriores;
- III. Secretaría de la Defensa Nacional;
- IV. Secretaría de Marina;
- V. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- VI. Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- VII. Secretaría de Bienestar;
- VIII. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- IX. Secretaría de Energía;
- X. Secretaría de Economía;
- XI. Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural;
- XII. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XIII. Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno;
- XIV. Secretaría de Educación Pública;
- XV. Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación;
- XVI. Secretaría de Salud;
- XVII. Secretaría del Trabajo y Previsión Social;
- XVIII. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
- XIX. Secretaría de Cultura;
- XX. Secretaría de Turismo;

## **XXI. Secretaría de las Mujeres; y**

**XXII.** Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones.

Y en el artículo 42 Bis se establecen sus atribuciones específicas:

**Artículo 42 Bis.** A la Secretaría de las Mujeres le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

**I.** Establecer y conducir la instrumentación, coordinación, supervisión, seguimiento, implementación y evaluación en el ámbito de su competencia, de la Política Nacional en materia de:

**a)** Mujeres, adolescentes y niñas, igualdad sustantiva y transversalización de la perspectiva de género.

**b)** Prevención, atención y erradicación de las violencias contra las mujeres, adolescentes y niñas.

**c)** Sistema de cuidados;

**II.** Formular, coordinar, proponer, articular, fortalecer, vigilar y monitorear las políticas públicas con enfoque de género, interseccionalidad y de derechos humanos, que aseguren la igualdad sustantiva, el derecho a una vida libre de violencia y el derecho al cuidado en los procesos de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y de las autoridades estatales y municipales, para garantizar la observancia de estos principios en los tres Poderes de la Unión;

**III.** Diseñar, proponer, implementar, monitorear y evaluar acciones afirmativas, programas, proyectos y acciones para el avance de los derechos de las mujeres;

**IV.** Promover, diseñar e implementar programas y estrategias de formación, capacitación, sensibilización y certificación a las personas servidoras públicas y al público en general, en materia de igualdad de género, derecho a una vida libre de violencia para las mujeres e igualdad sustantiva, derecho al cuidado, así como fomentar la participación ciudadana y fortalecer el conocimiento del ejercicio integral de sus derechos;

**V.** Elaborar, ejecutar y dar seguimiento al cumplimiento de los programas especiales en materia de igualdad sustantiva y prevención, atención, sanción y erradicación de las violencias contra las mujeres;

**VI.** Promover, en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal en materia de igualdad sustantiva y derechos humanos de las mujeres, una cultura de no violencia y no discriminación;

**VII.** Promover programas y acciones en materia de salud integral de las mujeres para el ejercicio pleno de sus derechos sexuales y reproductivos, en coordinación con la Secretaría de Salud e instituciones que integran el Sistema Nacional de Salud;

**VIII.** Promover la armonización y constante actualización de la normativa en materia de diseño, implementación, programación, seguimiento y evaluación de políticas públicas de las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México;

**IX.** Promover, concertar y suscribir instrumentos de colaboración, así como demás instrumentos jurídicos con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para el desarrollo de proyectos relativos a las materias objetivo de la Secretaría de las Mujeres, de conformidad con las disposiciones aplicables;

**X.** Promover, concertar y suscribir instrumentos de colaboración con los sectores y organizaciones de los sectores social y privado, así como de la sociedad en general, para el apoyo financiero y técnico en el desarrollo de proyectos relativos a las materias objetivo de la Secretaría de las Mujeres, de conformidad con las disposiciones aplicables;

**XI.** Promover, realizar y vincular estudios e investigaciones para la instrumentación de un sistema de información, registro, seguimiento y monitoreo sobre condiciones sociales, políticas económicas y culturales de las mujeres;

**XII.** Promover y realizar campañas nacionales de sensibilización y prevención de las violencias contra las mujeres, así como de sus derechos, con la colaboración de los sectores público, privado y social;

**XIII.** Difundir y promover el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los instrumentos internacionales en los que México sea parte, entre los poderes públicos federales, relacionados con las materias objetivo de la Secretaría de las Mujeres;

**XIV.** Participar en foros nacionales e internacionales respecto de las materias competencia de la Secretaría, así como proponer a la Secretaría de Relaciones Exteriores la celebración de tratados y acuerdos internacionales en tales materias;

**XV.** Impulsar la cooperación nacional e internacional, para el apoyo financiero y técnico en materia de igualdad de género, derecho a una vida libre de violencia para las mujeres e igualdad sustantiva, derecho al cuidado, de conformidad con las disposiciones aplicables, y

**XVI.** Las demás que le fijen expresamente las leyes y sus reglamentos.

#### **Contenido de la iniciativa**

La presente iniciativa tiene como finalidad, y de acuerdo con los antecedentes descritos, de armonizar la normatividad de la Secretaría de las Mujeres a fin de dar certeza jurídica a las actividades que desarrollará dicha dependencia, al suprimir del léxico legal al extinto Instituto Nacional de las Mujeres.

Asimismo, actualizar el nombre de Distrito Federal por Ciudad de México.

A efecto de mejor proveer, se proponen los siguientes cambios:

<b>Ley General para la Igualdad entre mujeres y hombres</b>	
DICE:	DEBE DECIR:
<p><b>Artículo 4.-</b> En lo no previsto en esta Ley, se aplicará en forma supletoria y en lo conducente, las disposiciones de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Ley del Instituto Nacional de las Mujeres, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado mexicano y los demás ordenamientos aplicables en la materia.</p>	<p><b>Artículo 4.-</b> En lo no previsto en esta Ley, se aplicará en forma supletoria y en lo conducente, las disposiciones de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, <del>la Ley del Instituto Nacional de las Mujeres,</del> los instrumentos internacionales ratificados por el Estado mexicano y los demás ordenamientos aplicables en la materia.</p>
<p><b>Artículo 7.-</b> La Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios ejercerán sus atribuciones en materia de esta Ley de conformidad con la distribución de competencias previstas en la misma y en otros ordenamientos aplicables a los tres órdenes de gobierno.</p>	<p><b>Artículo 7.-</b> La Federación, los Estados, <b>la Ciudad de México</b> y los Municipios ejercerán sus atribuciones en materia de esta Ley de conformidad con la distribución de competencias previstas en la misma y en otros ordenamientos aplicables a los tres órdenes de gobierno.</p>
<p><b>Artículo 8.-</b> La Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios establecerán las bases de coordinación para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres.</p>	<p><b>Artículo 8.-</b> La Federación, los Estados, <b>la Ciudad de México</b> y los Municipios establecerán las bases de coordinación para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres.</p>

<p><b>Artículo 9.-</b> La Federación, a través de la Secretaría que corresponda según la materia de que se trate, o de las instancias administrativas que se ocupen del adelanto de las mujeres, podrá suscribir convenios o acuerdos de coordinación con la coparticipación del Instituto Nacional de las Mujeres, a fin de:</p> <p>...</p>	<p><b>Artículo 9.-</b> La Federación, a través de la Secretaría que corresponda según la materia de que se trate, o de las instancias administrativas que se ocupen del adelanto de las mujeres, podrá suscribir convenios o acuerdos de coordinación con la coparticipación de <b>la Secretaría</b> de las Mujeres, a fin de:</p> <p>...</p>
<p>CAPÍTULO TERCERO DE LOS ESTADOS Y EL DISTRITO FEDERAL</p>	<p>CAPÍTULO TERCERO DE LOS ESTADOS Y LA CIUDAD DE MÉXICO</p>
<p><b>Artículo 14.-</b> Los Congresos de los Estados, con base en sus respectivas Constituciones, y la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, con arreglo a su Estatuto de Gobierno, expedirán las disposiciones legales necesarias para promover los principios, políticas y objetivos que sobre la igualdad entre mujeres y hombres prevén la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley.</p>	<p><b>Artículo 14.-</b> Los Congresos de los Estados, con base en sus respectivas Constituciones, y <b>el Congreso de la Ciudad de México</b>, con arreglo a su <b>Constitución Política</b>, expedirán las disposiciones legales necesarias para promover los principios, políticas y objetivos que sobre la igualdad entre mujeres y hombres prevén la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley.</p>
<p><b>Artículo 15.-</b> Corresponde a las y los titulares de los Gobiernos Estatales y del Distrito Federal:</p> <p>I. ...</p>	<p><b>Artículo 15.-</b> Corresponde a las y los titulares de los Gobiernos Estatales y <b>de la Ciudad de México</b>:</p> <p>I. ...</p>

<p>I Bis. Incorporar en los presupuestos de egresos de la entidad federativa y del Distrito Federal, la asignación de recursos para el cumplimiento de la política local en materia de igualdad;</p>	<p>I Bis. Incorporar en los presupuestos de egresos de la entidad federativa y de <b>la Ciudad de México</b>, la asignación de recursos para el cumplimiento de la política local en materia de igualdad;</p>
<p>II. Crear y fortalecer los mecanismos institucionales de promoción y procuración de la igualdad entre mujeres y hombres, mediante las instancias administrativas que, se ocupen del adelanto de las mujeres en los Estados y el Distrito Federal;</p>	<p>II. Crear y fortalecer los mecanismos institucionales de promoción y procuración de la igualdad entre mujeres y hombres, mediante las instancias administrativas que, se ocupen del adelanto de las mujeres en los Estados y <b>la Ciudad de México</b>;</p>
<p>III a IV ...</p>	<p>III a IV ...</p>
<p><b>Artículo 21.-</b> El Instituto Nacional de las Mujeres, a través de su Junta de Gobierno, sin menoscabo de las atribuciones que le confiere la Ley específica que lo rige, tendrá a su cargo la coordinación del Sistema, así como la determinación de lineamientos para el establecimiento de políticas públicas en materia de igualdad, y las demás que sean necesarias para cumplir con los objetivos de la presente Ley.</p>	<p><b>Artículo 21.-</b> <b>La Secretaria</b> de las Mujeres, sin menoscabo de las atribuciones que le confiere la Ley <b>especifica</b> que lo rige, tendrá a su cargo la coordinación del Sistema, así como la determinación de lineamientos para el establecimiento de políticas públicas en materia de igualdad, y las demás que sean necesarias para cumplir con los objetivos de la presente Ley.</p>
<p><b>Artículo 23.-</b> El Sistema Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, es el conjunto orgánico y articulado de estructuras, relaciones funcionales, métodos y procedimientos que establecen las dependencias y las entidades de la Administración Pública</p>	<p><b>Artículo 23.-</b> El Sistema Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, es el conjunto orgánico y articulado de estructuras, relaciones funcionales, métodos y procedimientos que establecen las dependencias y las entidades de la Administración Pública</p>

<p>Federal entre sí, con las organizaciones de los diversos grupos sociales y con las autoridades de los Estados, el Distrito Federal y los Municipios, a fin de efectuar acciones de común acuerdo destinadas a la promoción y procuración de la igualdad entre mujeres y hombres.</p>	<p>Federal entre sí, con las organizaciones de los diversos grupos sociales y con las autoridades de los Estados, <b>la Ciudad de México</b> y los Municipios, a fin de efectuar acciones de común acuerdo destinadas a la promoción y procuración de la igualdad entre mujeres y hombres.</p>
<p><b>Artículo 24.-</b> El Instituto Nacional de las Mujeres coordinará, a través de su Junta de Gobierno, las acciones que el Sistema Nacional genere, sin perjuicio de las atribuciones y funciones contenidas en su ordenamiento, y expedirá las reglas para la organización y el funcionamiento del mismo, así como las medidas para vincularlo con otros de carácter nacional o local.</p>	<p><b>Artículo 24.-</b> <b>La Secretaria</b> de las Mujeres coordinará, las acciones que el Sistema Nacional genere, sin perjuicio de las atribuciones y funciones contenidas en su ordenamiento, y expedirá las reglas para la organización y el funcionamiento del mismo, así como las medidas para vincularlo con otros de carácter nacional o local.</p>
<p><b>Artículo 25.-</b> A la Junta de Gobierno del Instituto Nacional de las Mujeres corresponderá:</p> <p>I a VIII ...</p>	<p><b>Artículo 25.-</b> A <b>la Secretaria</b> de las Mujeres corresponderá:</p> <p>I a VIII ...</p>
<p><b>Artículo 27.-</b> Los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal coadyuvarán, en el ámbito de sus respectivas competencias y en los términos de los acuerdos de coordinación que celebren con el Instituto o, en su caso, con las dependencias o entidades de la</p>	<p><b>Artículo 27.-</b> Los gobiernos de los Estados y <b>de la Ciudad de México</b>, en el ámbito de sus respectivas competencias y en los términos de los acuerdos de coordinación que celebren <b>con la Secretaria de las Mujeres</b>, en su caso, con las dependencias o entidades de la Administración Pública</p>

Administración Pública Federal, a la consolidación y funcionamiento del Sistema Nacional. ....	Federal, a la consolidación y funcionamiento del Sistema Nacional. ....
<b>Artículo 29.-</b> El Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres será propuesto por el Instituto Nacional de las Mujeres y tomará en cuenta las necesidades de los Estados, el Distrito Federal y los Municipios, así como las particularidades de la desigualdad en cada región. Este Programa deberá integrarse al Plan Nacional de Desarrollo así como a los programas sectoriales, institucionales y especiales a que se refiere la Ley de Planeación.  Los programas que elaboren los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal, con visión de mediano y largo alcance, indicarán los objetivos, estrategias y líneas de acción prioritarias, tomando en cuenta los criterios e instrumentos de la Política Nacional de igualdad en congruencia con los programas nacionales.	<b>Artículo 29.-</b> El Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres será propuesto por la <b>Secretaría</b> de las Mujeres y tomará en cuenta las necesidades de los Estados, <b>la Ciudad de México</b> y los Municipios, así como las particularidades de la desigualdad en cada región. Este Programa deberá integrarse al Plan Nacional de Desarrollo, así como a los programas sectoriales, institucionales y especiales a que se refiere la Ley de Planeación.  Los programas que elaboren los gobiernos de los Estados y de <b>la Ciudad de México</b> , con visión de mediano y largo alcance, indicarán los objetivos, estrategias y líneas de acción prioritarias, tomando en cuenta los criterios e instrumentos de la Política Nacional de igualdad en congruencia con los programas nacionales.
<b>Artículo 30.-</b> El Instituto Nacional de las Mujeres deberá revisar el Programa Nacional cada tres años.	<b>Artículo 30.-</b> La <b>Secretaría</b> de las Mujeres deberá revisar el Programa Nacional cada tres años.

Derivado de lo anterior someto a consideración de esta Honorable Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

### **Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, en materia de armonización legislativa**

**Único.** Se **reforman** los artículos 4, 7, 8, 9, primer párrafo, nombre del capítulo tercero, 14, 15, primer párrafo y fracciones I Bis y II, 21, 23, 24, 25, primer párrafo, 27, primer párrafo, 29, primero y segundo párrafos, y 30 de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, en materia de armonización legislativa, para quedar como sigue:

**Artículo 4.** En lo no previsto en esta ley se aplicará en forma supletoria y en lo conducente, las disposiciones de la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación, la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado mexicano y los demás ordenamientos aplicables en la materia.

**Artículo 7.** La federación, los estados, **la Ciudad de México** y los municipios ejercerán sus atribuciones en materia de esta ley de conformidad con la distribución de competencias previstas en la misma y en otros ordenamientos aplicables a los tres órdenes de gobierno.

**Artículo 8.** La federación, los estados, **la Ciudad de México** y los Municipios establecerán las bases de coordinación para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres.

**Artículo 9.** La federación, a través de la secretaría que corresponda según la materia de que se trate, o de las instancias administrativas que se ocupen del adelanto de las mujeres, podrá suscribir convenios o acuerdos de coordinación con la coparticipación de **la Secretaría** de las Mujeres, a fin de

...

### **Capítulo Tercero De los Estados y **la Ciudad de México****

**Artículo 14.** Los Congresos de los Estados, con base en sus respectivas Constituciones, y **el Congreso de la Ciudad de México**, con arreglo a su **Constitución Política**, expedirán las disposiciones legales necesarias para promover los principios, políticas y objetivos que sobre la igualdad entre mujeres y hombres prevén la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta ley.

**Artículo 15.** Corresponde a las y los titulares de los gobiernos estatales y de **la Ciudad de México**:

**I. ...**

**I Bis.** Incorporar en los presupuestos de egresos de la entidad federativa y de **la Ciudad de México**, la asignación de recursos para el cumplimiento de la política local en materia de igualdad.

**II.** Crear y fortalecer los mecanismos institucionales de promoción y procuración de la igualdad entre mujeres y hombres, mediante las instancias administrativas que, se ocupen del adelanto de las mujeres en los Estados y **la Ciudad de México**;

**III. a IV. ...**

**Artículo 21.** La **Secretaría** de las Mujeres, sin menoscabo de las atribuciones que le confiere la ley **específica** que lo rige, tendrá a su cargo la coordinación del Sistema, así como la determinación de lineamientos para el establecimiento de políticas públicas en materia de igualdad, y las demás que sean necesarias para cumplir con los objetivos de la presente ley.

**Artículo 23.** El Sistema Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, es el conjunto orgánico y articulado de estructuras, relaciones funcionales, métodos y procedimientos que establecen las dependencias y las entidades de la Administración Pública Federal entre sí, con las organizaciones de los diversos grupos sociales y con las autoridades de los Estados, **la Ciudad de México** y los Municipios, a fin de efectuar acciones de común acuerdo destinadas a la promoción y procuración de la igualdad entre mujeres y hombres.

**Artículo 24.** La **Secretaría** de las Mujeres coordinará, las acciones que el Sistema Nacional genere, sin perjuicio de las atribuciones y funciones contenidas en su ordenamiento, y expedirá las reglas para la organización y el funcionamiento del mismo, así como las medidas para vincularlo con otros de carácter nacional o local.

**Artículo 25.** A la **Secretaría** de las Mujeres corresponderá

I. a VIII. ...

**Artículo 27.** Los gobiernos de los estados y **de la Ciudad de México**, en el ámbito de sus respectivas competencias y en los términos de los acuerdos de coordinación que celebren con **la Secretaría de las Mujeres**, en su caso, con las dependencias o entidades de la Administración Pública Federal, a la consolidación y funcionamiento del Sistema Nacional.

...

**Artículo 29.** El Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres será propuesto por **la Secretaría** de las Mujeres y tomará en cuenta las necesidades de los Estados, **la Ciudad de México** y los Municipios, así como las particularidades de la desigualdad en cada región. Este Programa deberá integrarse al Plan Nacional de Desarrollo, así como a los programas

sectoriales, institucionales y especiales a que se refiere la Ley de Planeación.

Los programas que elaboren los gobiernos de los estados y de **la Ciudad de México**, con visión de mediano y largo alcance, indicarán los objetivos, estrategias y líneas de acción prioritarias, tomando en cuenta los criterios e instrumentos de la Política Nacional de igualdad en congruencia con los programas nacionales.

**Artículo 30.** La **Secretaría** de las Mujeres deberá revisar el programa nacional cada tres años.

### Transitorio

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

### Notas

1 Gaceta Parlamentaria, año XXVII, número 6659, 13 de noviembre de 2024. Disponible en <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/66/2024/nov/20241113-IV.pdf>

2 Ídem.

3 Redacción, *Sin Embargo*. “Hay nuevas dependencias. El Senado aprueba el decreto de creación de las secretarías de la Mujer y de Ciencias”, 26 de noviembre de 2024. Disponible en <https://www.sinembargo.mx/4580566/el-senado-aprueba-el-decreto-de-creacion-de-las-secretarias-de-la-mujer-y-de-ciencias/>

4 Diario Oficial de la Federación, edición vespertina, 28 de noviembre de 2024, disponible en [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5744005&fecha=28/11/2024#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5744005&fecha=28/11/2024#gsc.tab=0)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada María Guadalupe Morales Rubio (rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA, EN MATERIA DE ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, María Guadalupe Morales Rubio, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 60., fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 36, fracción IX, 41, nombre de la sección décima, y 48 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en materia de armonización legislativa, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

#### Antecedentes

a) En fecha 1 de noviembre de 2024, la presidenta de la República, doctora Claudia Sheinbaum Pardo, presentó la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la cual se plantea la creación de la Secretaría de las Mujeres, entre otras dependencias.

b) En fecha 5 de noviembre de 2024 dicha iniciativa fue turnada por la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, a la Comisión de Gobernación y Población.

c) En fecha 11 de noviembre de 2024, en la Primera Reunión Extraordinaria de la Comisión de Gobernación y Población, se sometió a votación y aprobación el dictamen en sentido positivo de la Iniciativa presentada por la Presidenta de los Estados Unidos Mexicanos, al cual se integraron otras iniciativas presentadas en el mismo sentido por parte de legisladoras y legisladores de diversos grupos parlamentarios.<sup>1</sup>

d) En fecha 13 de noviembre de 2024, en la sesión de pleno de la Cámara de Diputados se sometió a discusión y aprobación el dictamen de la Comisión de Gobernación y Población, con proyecto de decreto por el

que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el cual fue aprobado por 321 votos en favor y 108 en contra, y turnado al Senado de la República para su codictamen.<sup>2</sup>

e) En fecha 26 de noviembre de 2024, el Senado de la República aprobó el dictamen propuesto por la Presidenta Claudia Sheinbaum para reformar la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. El proyecto fue discutido y votado en dos bloques, el primero de los cuales se aprobó por unanimidad con 119 votos a favor. Este primer bloque contempló los artículos 8, 28, 30 Bis, 32 Bis, 33, 34, 35, 36, 38, 38 Bis, 39, 41, 41 Bis, 42, 42 Bis, 44 Bis y 48 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Entre otros aspectos, las reformas a dichos artículos plantean ampliar las actividades de la Secretaría de Relaciones Exteriores para desempeñar funciones de promoción económica y cultural. El segundo bloque que se sometió a discusión y votación fue sobre los artículos 14 Bis, 19, 20, 25, 26, 27, 31, 37, 42 Ter, 44 y 50. En este caso, el proyecto fue avalado con 89 votos a favor y 39 en contra. Con la aprobación de ambos bloques, el proyecto fue enviado al Ejecutivo para su decreto y publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF). Este grupo de artículos es el que incluye la creación de las tres nuevas secretarías, destacando la **Secretaría de las Mujeres**.<sup>3</sup>

f) En fecha 28 de noviembre de 2024, en la edición vespertina del DOF se publicó el decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal:

**Claudia Sheinbaum Pardo**, Presidenta de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente

#### Decreto

El Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

**Se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la ley orgánica de la administración pública federal**"<sup>4</sup>

En el artículo 26, fracción XXI, de dicha reforma se crea la Secretaría de las Mujeres:

**Artículo 26.** Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes Secretarías:

- I. Secretaría de Gobernación;
- II. Secretaría de Relaciones Exteriores;
- III. Secretaría de la Defensa Nacional;
- IV. Secretaría de Marina;
- V. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- VI. Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- VII. Secretaría de Bienestar;
- VIII. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- IX. Secretaría de Energía;
- X. Secretaría de Economía;
- XI. Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural;
- XII. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XIII. Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno;
- XIV. Secretaría de Educación Pública;
- XV. Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación;
- XVI. Secretaría de Salud;
- XVII. Secretaría del Trabajo y Previsión Social;
- XVIII. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
- XIX. Secretaría de Cultura;
- XX. Secretaría de Turismo;

## **XXI. Secretaría de las Mujeres; y**

**XXII.** Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones.

Y en el artículo 42 Bis se establecen sus atribuciones específicas:

**Artículo 42 Bis.** A la Secretaría de las Mujeres le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

**I.** Establecer y conducir la instrumentación, coordinación, supervisión, seguimiento, implementación y evaluación en el ámbito de su competencia, de la política nacional en materia de

**a)** Mujeres, adolescentes y niñas, igualdad sustantiva y transversalización de la perspectiva de género.

**b)** Prevención, atención y erradicación de las violencias contra las mujeres, adolescentes y niñas.

**c)** Sistema de cuidados;

**II.** Formular, coordinar, proponer, articular, fortalecer, vigilar y monitorear las políticas públicas con enfoque de género, interseccionalidad y de derechos humanos, que aseguren la igualdad sustantiva, el derecho a una vida libre de violencia y el derecho al cuidado en los procesos de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y de las autoridades estatales y municipales, para garantizar la observancia de estos principios en los tres Poderes de la Unión;

**III.** Diseñar, proponer, implementar, monitorear y evaluar acciones afirmativas, programas, proyectos y acciones para el avance de los derechos de las mujeres;

**IV.** Promover, diseñar e implementar programas y estrategias de formación, capacitación, sensibilización y certificación a las personas servidoras públicas y al público en general, en materia de igualdad de género, derecho a una vida libre de violencia para las mujeres e igualdad sustantiva, derecho al cuidado, así como fomentar la participación ciudadana y fortalecer el conocimiento del ejercicio integral de sus derechos;

**V.** Elaborar, ejecutar y dar seguimiento al cumplimiento de los programas especiales en materia de igualdad sustantiva y prevención, atención, sanción y erradicación de las violencias contra las mujeres;

**VI.** Promover, en coordinación con las dependencias y entidades de la administración pública federal en materia de igualdad sustantiva y derechos humanos de las mujeres, una cultura de no violencia y no discriminación;

**VII.** Promover programas y acciones en materia de salud integral de las mujeres para el ejercicio pleno de sus derechos sexuales y reproductivos, en coordinación con la Secretaría de Salud e instituciones que integran el Sistema Nacional de Salud;

**VIII.** Promover la armonización y constante actualización de la normativa en materia de diseño, implementación, programación, seguimiento y evaluación de políticas públicas de las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México;

**IX.** Promover, concertar y suscribir instrumentos de colaboración, así como demás instrumentos jurídicos con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para el desarrollo de proyectos relativos a las materias objetivo de la Secretaría de las Mujeres, de conformidad con las disposiciones aplicables;

**X.** Promover, concertar y suscribir instrumentos de colaboración con los sectores y organizaciones de los sectores social y privado, así como de la sociedad en general, para el apoyo financiero y técnico en el desarrollo de proyectos relativos a las materias objetivo de la Secretaría de las Mujeres, de conformidad con las disposiciones aplicables;

**XI.** Promover, realizar y vincular estudios e investigaciones para la instrumentación de un sistema de información, registro, seguimiento y monitoreo sobre condiciones sociales, políticas económicas y culturales de las mujeres;

**XII.** Promover y realizar campañas nacionales de sensibilización y prevención de las violencias contra las mujeres, así como de sus derechos, con la colaboración de los sectores público, privado y social;

**XIII.** Difundir y promover el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los instrumentos internacionales en los que México sea parte, entre los poderes públicos federales, relacionados con las materias objetivo de la Secretaría de las Mujeres;

**XIV.** Participar en foros nacionales e internacionales respecto de las materias competencia de la Secretaría, así como proponer a la Secretaría de Relaciones Exteriores la celebración de tratados y acuerdos internacionales en tales materias;

**XV.** Impulsar la cooperación nacional e internacional, para el apoyo financiero y técnico en materia de igualdad de género, derecho a una vida libre de violencia para las mujeres e igualdad sustantiva, derecho al cuidado, de conformidad con las disposiciones aplicables; y

**XVI.** Las demás que le fijen expresamente las leyes y sus reglamentos.

#### **Contenido de la iniciativa**

La presente iniciativa tiene como finalidad, y de acuerdo con los antecedentes descritos, de armonizar la normatividad de la Secretaría de las Mujeres a fin de dar certeza jurídica a las actividades que desarrollará dicha dependencia, al suprimir del léxico legal al extinto Instituto Nacional de las Mujeres.

A efecto de mejor proveer, se proponen los siguientes cambios:

Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia	
DICE:	DEBE DECIR:
<p><b>ARTÍCULO 36.-</b> El Sistema se conformará por las personas titulares o representantes legales de:</p> <p>I a VIII...</p> <p><b>IX.</b> El Instituto Nacional de las Mujeres, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva del Sistema;</p> <p><b>X a XIV...</b></p>	<p><b>ARTÍCULO 36.-</b> El Sistema se conformará por las personas titulares o representantes legales de:</p> <p>I a VIII...</p> <p><b>IX. La Secretaría</b> de las Mujeres, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva del Sistema;</p> <p><b>X a XIV...</b></p>
<p><b>ARTÍCULO 41.</b> Son facultades y obligaciones de la Federación:</p> <p>I a IX....</p> <p><b>X.</b> Realizar a través del Instituto Nacional de las Mujeres y con el apoyo de las instancias locales, campañas de información, con énfasis en la doctrina de la protección integral de los derechos humanos de las mujeres, en el conocimiento de las leyes y las medidas y los programas que las protegen, así como de los recursos jurídicos que las asisten;</p> <p><b>XI a XX...</b></p> <p><b>Sección Décima. Del Instituto Nacional de las Mujeres</b></p>	<p><b>ARTÍCULO 41.</b> Son facultades y obligaciones de la Federación:</p> <p>I a IX....</p> <p><b>X.</b> Realizar a través <b>de la Secretaría</b> de las Mujeres y con el apoyo de las instancias locales, campañas de información, con énfasis en la doctrina de la protección integral de los derechos humanos de las mujeres, en el conocimiento de las leyes y las medidas y los programas que las protegen, así como de los recursos jurídicos que las asisten;</p> <p><b>XI a XX...</b></p> <p><b>Sección Décima. De la Secretaría de las Mujeres</b></p>
<p><b>ARTÍCULO 48.</b> Corresponde al Instituto Nacional de las Mujeres:</p> <p>I a X ...</p>	<p><b>ARTÍCULO 48.</b> Corresponde a <b>la Secretaría</b> de las Mujeres:</p> <p>I a X ...</p>

Derivado de lo anterior someto a consideración de esta Honorable Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, en materia de armonización legislativa**

**Único.** Se **reforman** los artículos 36, fracción IX, 41, nombre de la sección décima y 48 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en materia de armonización legislativa, para quedar como sigue:

**Artículo 36.** El sistema se conformará por las personas titulares o representantes legales de

**I. a VIII. ...**

**IX. La Secretaría** de las Mujeres, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva del sistema;

**X. a XIV. ...**

**Artículo 41.** Son facultades y obligaciones de la federación:

**I. a IX. ...**

**X.** Realizar a través **de la Secretaría** de las Mujeres y con el apoyo de las instancias locales, campañas de información, con énfasis en la doctrina de la protección integral de los derechos humanos de las mujeres, en el conocimiento de las leyes y las medidas y los programas que las protegen, así como de los recursos jurídicos que las asisten;

**XI. a XX. ...**

**Sección Décima. De la Secretaría de las Mujeres**

**Artículo 48.** Corresponde a **la Secretaría** de las Mujeres:

**I. a X. ...**

**Transitorio**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Notas**

1 Gaceta Parlamentaria, año XXVII, número 6659, 13 de noviembre de 2024. Disponible en <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/66/2024/nov/20241113-IV.pdf>

2 Ídem.

3 Redacción, *Sin Embargo*. “Hay nuevas dependencias. El Senado aprueba el decreto de creación de las Secretarías de la Mujer, y de Ciencias”, 26 de noviembre de 2024. Disponible en

<https://www.sinembargo.mx/4580566/el-senado-aprueba-el-decreto-de-creacion-de-las-secretarias-de-la-mujer-y-de-ciencias/>

4 Diario Oficial de la Federación, edición vespertina, 28 de noviembre de 2024. Disponible en [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5744005&fecha=28/11/2024#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5744005&fecha=28/11/2024#gsc.tab=0)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 5 de febrero de 2025.

Diputada María Guadalupe Morales Rubio (rúbrica)

#### Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura

##### Junta de Coordinación Política

**Diputados:** Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

##### Mesa Directiva

**Diputados:** Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, María de los Dolores Padierna Luna, MORENA; Kenia López Rabadán, PAN; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; José Luis Montalvo Luna, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

##### Secretaría General

##### Secretaría de Servicios Parlamentarios

##### Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

**Director:** Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldivar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

**Apoyo Documental:** Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>