

CONTENIDO

Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SE a atender la problemática que atraviesa Exportadora de Sal, SA de CV (ESSA), en Guerrero Negro, Baja California Sur, y se implementen acciones para garantizar su operación y estabilidad productiva, a cargo del diputado Francisco Pelayo Covarrubias, del Grupo Parlamentario del PAN
- 3** Con punto de acuerdo, para exhortar a la Semar a presentar un informe pormenorizado a esta soberanía sobre el incidente en la línea Z, asegurar la reparación integral a las víctimas, revisar protocolos de seguridad, efectuar una auditoría externa a la infraestructura ferroviaria del corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, a cargo del diputado Héctor Saúl Téllez Hernández, del Grupo Parlamentario del PAN
- 7** Con punto de acuerdo, para exhortar a la FGR y al gobierno federal a reforzar e implementar medidas que garanticen los derechos de niñas, niños y adolescentes víctimas de violencia sexual, a cargo de la diputada Mónica Becerra Moreno, del Grupo Parlamentario del PAN
- 10** Con punto de acuerdo, para exhortar a la AFAC a informar sobre las supuestas irregularidades cometidas por la aerolínea Magnicharters en torno a los derechos laborales de un piloto aviador, a cargo de la diputada Paulina Rubio Fernández, del Grupo Parlamentario del PAN
- 11** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT a ejecutar recursos suficientes para que se garantice la modernización y ampliación de las carreteras J. Guadalupe Aguilera - Tepehuanes y Durango-Hidalgo del Parral entronque San Juan del Río, en el estado de Durango, a cargo de la diputada Silvia Patricia Jiménez Delgado, del Grupo Parlamentario del PAN
- 12** Con punto de acuerdo, para exhortar a la Secretaría de las Mujeres a instrumentar las acciones necesarias para garantizar la operación de los refugios para mujeres víctimas de violencia de género, así como sus hijas e hijos, a cargo de la diputada Silvia Patricia Jiménez Delgado, del Grupo Parlamentario del PAN

Anexo III-2

Miércoles 14 de enero

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SE A ATENDER LA PROBLEMÁTICA QUE ATRAVIESA EXPORTADORA DE SAL, SA DE CV (ESSA), EN GUERRERO NEGRO, BAJA CALIFORNIA SUR, Y SE IMPLEMENTEN ACCIONES PARA GARANTIZAR SU OPERACIÓN Y ESTABILIDAD PRODUCTIVA, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO PELAYO COVARRUBIAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El suscrito, Francisco Pelayo Covarrubias, diputado federal de la LXVI Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional con fundamento en el artículo 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y demás legislaciones aplicables, somete a consideración del pleno de la Comisión Permanente, la siguiente proposición con punto de acuerdo con base en las siguientes:

Antecedentes

ESSA nace en 1954–1957 como un proyecto privado–inversionista internacional, con base en una laguna costera de alta salinidad, adecuado clima y terreno para evaporación solar. Gracias a inversión, desarrollo de infraestructura, logística portuaria y transporte marítimo, alcanzó en pocas décadas escala global, convirtiéndose en la salinera más grande del mundo. Su consolidación transformó completamente la región: fundó la población de Guerrero Negro, generó empleo, dinamizó la economía local y aseguró mercados internacionales durante décadas. Con su propiedad compartida entre gobierno mexicano y empresa japonesa desde los años 70, ESSA mantuvo desde entonces su papel estratégico en la producción, exportación y comercialización de sal para múltiples usos industriales y comerciales

Hoy Exportadora de Sal S.A. de C.V. (ESSA) es la productora de sal más grande del continente y una empresa estratégica para Baja California Sur y para México. Está asentada en Guerrero Negro, municipio de Mulegé, y durante décadas ha representado un motor económico fundamental para miles de familias, así como un referente de productividad nacional en el sector minero industrial.

Sin embargo, en meses recientes, ESSA atraviesa una crisis operativa, laboral y administrativa que ha derivado en la paralización de sus actividades productivas, afectando la exportación, la estabilidad laboral de sus trabajadores y la economía regional.

Diversos factores han provocado el estancamiento productivo, entre ellos:

- La ruptura del diálogo entre la empresa y el sindicato, derivada de diferencias contractuales y des-acuerdos sobre las condiciones laborales.
- La falta de claridad administrativa y operativa, posterior a la adquisición del 49 por ciento de la participación accionaria por parte del Estado mexicano.
- La ausencia de una estrategia técnica que permita reactivar la producción, garantizar la comercialización y mantener la competitividad internacional del producto.

La suspensión o reducción significativa de operaciones no solo pone en riesgo la estabilidad financiera de ESSA y de sus trabajadores, sino que también afecta al país, pues se trata de una empresa exportadora clave en el mercado internacional de sal industrial.

La Secretaría de Economía, como cabeza del sector y como instancia responsable de coordinar la política industrial y del desarrollo económico del país, tiene la responsabilidad y la capacidad institucional para intervenir, conciliar, coordinar y promover soluciones que permitan a ESSA superar la problemática actual y retomar su operación plena.

Es urgente establecer una mesa técnica y laboral, con participación del gobierno federal, el estado de Baja California Sur, el sindicato, la empresa y los actores productivos, para definir una ruta de solución inmediata y sostenible que permita reactivar la planta, restablecer la relación laboral y asegurar el cumplimiento de los compromisos comerciales internacionales.

El interés superior para proteger es el bienestar económico y social de las familias de Guerrero Negro, así como la continuidad de una empresa estratégica para México.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a esta Soberanía el siguiente:

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la titular de la Secretaría de Economía para que, en el ámbito de sus atribuciones, implemente las acciones necesarias a fin de atender la situación que enfrenta Exportadora de Sal S.A. de C.V. (ESSA) en Guerrero Negro, Baja California Sur; y convoque a una mesa de trabajo urgente con las partes involucradas para establecer una ruta de solución que permita reactivar sus operaciones, salvaguardar los empleos y garantizar la continuidad productiva y comercial de la empresa.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Economía a establecer de inmediato una mesa de trabajo interinstitucional con la participación de representantes de ESSA, trabajadores, autoridades estatales y municipales, así como expertos en producción salinera, a fin de definir medidas concretas para reactivar la operación de la empresa y garantizar la protección de los empleos y de la economía regional.

Tercero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Economía a hacer del conocimiento público, a través de sus plataformas oficiales, la información relacionada con la situación de la empresa y las acciones institucionales que, en el ámbito de sus atribuciones, se estén llevando a cabo para su atención.

Sede de la Comisión Permanente,
a 14 de enero del 2026

Diputado Francisco Pelayo Covarrubias (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SEMAR A PRESENTAR UN INFORME PORMENORIZADO A ESTA SOBERANÍA SOBRE EL INCIDENTE EN LA LÍNEA Z, ASEGURAR LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS, REVISAR PROTOCOLOS DE SEGURIDAD, EFECTUAR UNA AUDITORÍA EXTERNA A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, A CARGO DEL DIPUTADO HÉCTOR SAÚL TÉLLEZ HERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El suscrito, Héctor Saúl Téllez Hernández, diputado federal a la LXVI Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta Comisión Permanente la proposición con punto de acuerdo para presentar un informe pormenorizado a esta soberanía sobre el incidente en la Línea Z, asegurar la reparación integral a las víctimas, revisar protocolos de seguridad y efectuar una auditoría externa a la infraestructura ferroviaria del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como la comparecencia de los titulares de Marina, del Corredor del Istmo de Tehuantepec y de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

El 28 de diciembre de 2025 se registró el descarrilamiento de un tren del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (Línea Z), entre Chívela y Nizanda, Oaxaca, en el Istmo de Tehuantepec. El accidente ocurrió a las 9:28 horas del 28 de diciembre en la Línea Z del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, en la ruta Salina Cruz–Coatzacoalcos. En ese trayecto viajaban 250 personas.¹

Hasta ahora de acuerdo a datos oficiales se confirmó 14 personas que perdieron la vida a consecuencia del accidente, 139 se encontraron fuera de peligro, 98 resultaron lesionadas y 36 recibieron atención hospitalaria. Las autoridades federales realizaron acciones de atención médica, búsqueda y seguimiento a las víctimas.

La Secretaría de la Marina informó que el evento involucró el descarrilamiento de la máquina principal, y

que se realizaría el levantamiento de información técnica y operativa; sin embargo, no se señalaron las causas en el momento del siniestro. Por su parte, la Fiscalía General de la República informó el inicio de una carpeta de investigación para esclarecer las causas, coordinando agentes ministeriales y peritos con autoridades federales y estatales.²

Bajo este contexto, un sistema de transporte público con cientos de personas a bordo no puede operar con márgenes de improvisación que es una práctica recurrente del actual gobierno federal. Un descarrilamiento no es un incidente administrativo, es un evento de riesgo mayor que evidencia posibles fallas en infraestructura, mantenimiento, supervisión técnica, operación y cultura de seguridad. La reacción inmediata es obligatoria, sí, pero no sustituye la obligación de prevenir posibles riesgos.

No perdamos de vista que la construcción del proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec está a cargo de la Secretaría de Marina a través del organismo público descentralizado llamado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Por tanto, el deslinde fácil de que fue un accidente, es inaceptable toda vez que la autoridad operadora debe responder por condiciones de vía, mantenimiento del material rodante, protocolos y vigilancia de riesgos y por lo tanto debe ser responsable del descarrilamiento del ferrocarril.

En un evento con víctimas mortales, la autoridad está obligada a informar con oportunidad: número de pasajeros, lesionados, riesgos adicionales y medidas de seguridad. El hecho de que inicialmente no se difundieran causas y se limitara la información a que se haría un levantamiento técnico revela carencias de transparencia y trazabilidad (o, peor aún, una lógica de pretender tener un control político del daño para ocultar las deficiencias técnicas en las que opera el ferrocarril.

Si no hay evidencia pública de mantenimiento, todo lo demás es discurso político de ocultamiento de información. En infraestructura pública, la confianza se sostiene con bitácoras, inspecciones, auditorías, protocolos y reportes técnicos. Sin esos documentos, lo que queda es una narrativa: y la narrativa no evita descarrilamientos.

Se tiene que realizar una investigación integral: técnica, administrativa y si procede que implique sanciones penales ejemplares a los responsables. La carpeta abierta por la FGR es un punto de partida, no un cierre. Además de responsabilidades penales, debe revisarse el ámbito administrativo (omisiones, contratación, supervisión, cumplimiento de normas) y el ámbito presupuestario (uso y destino de recursos destinados a conservación y seguridad).

Hay que tomar en cuenta que al proyecto del Tren del Istmo de Tehuantepec se le han aprobado recursos presupuestales de forma onerosa por más de 54 mil millones de pesos de 2019 a 2026, una obra que el monto original fue de cerca de 10 mil millones de pesos y hoy está proyectada en poco más de 133 mil millones de pesos. Es decir, representa un sobre costo de más de 123 mil millones de pesos.³ Además, para el ejercicio 2025 se le aprobaron recursos por la Cámara de Diputados más de 25 mil millones de pesos, cifra que fue modificada por el gobierno federal la cual quedó en 3,940 millones de pesos, de los cuales de enero a septiembre sólo se han ejercido 3 mil millones de pesos, recursos que tenían como destino la corrección, pendiente y conexión en la Línea Z del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec lugar en donde fue el punto del accidente.⁴

De acuerdo a datos de la Auditoría Superior de la Federación, en las Cuentas Públicas de 2019 a 2023 se identificaron observaciones para el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec por más de 71 millones de pesos en observaciones que evidencian irregularidades en la construcción del proyecto. Hoy podemos afirmar que estas anomalías le han costado la vida a personas que viajaban por un medio de transporte que fue anunciado con bombo y platillo.

La construcción del ferrocarril del Istmo ha estado marcada por una calidad de materiales profundamente cuestionable, donde el uso de balasto de baja densidad y granulometría inadecuada ha comprometido la estabilidad de la Línea Z. Reportes de la propia Auditoría Superior de la Federación sugieren que, en diversos tramos, se mezcló piedra de desecho con basalto certificado, lo que impide un drenaje correcto y provoca la pulverización del material bajo el peso de las unidades. Esta base deficiente genera un fenómeno de vía elástica o inestable que, al no ofrecer el soporte necesario a los durmientes de concreto, incrementa expo-

nencialmente el riesgo de descarrilamientos por desplazamientos laterales de los rieles.

A pesar de las promesas de una modernización integral, la infraestructura presenta una preocupante reutilización de materiales y componentes que contradicen los estándares de seguridad ferroviaria internacional. Se ha documentado el uso de rieles recuperados y sistemas de fijación desgastados en tramos críticos, bajo la presión de cumplir con plazos de inauguración políticos. Esta práctica de “parcheo” sobre un trazo centenario ha derivado en una geometría de vía irregular, donde las curvas no cuentan con el peralte correcto y las uniones de los rieles presentan desniveles que someten al equipo rodante a un estrés mecánico innecesario.

En cuanto al material rodante, la decisión de adquirir equipo usado y con décadas de servicio previo representa uno de los puntos más críticos de la operación. Las locomotoras SD70M y los vagones británicos Clase 43, fabricados originalmente en los años 70 y 80, fueron introducidos a la red con un desgaste estructural acumulado que no puede ocultarse con reacondicionamientos estéticos.⁵ Estas máquinas, diseñadas para otros climas y geografías, enfrentan dificultades para adaptarse a la alta salinidad y humedad del Istmo, lo que acelera la fatiga del metal y el fallo de los sistemas eléctricos y mecánicos de por sí obsoletos.

Finalmente, la adaptación de estos vagones y locomotoras ha resultado ineficaz debido a la falta de compatibilidad tecnológica con la vía rehabilitada. Los sistemas de frenado y suspensión de los trenes de segunda mano no están calibrados para las irregularidades y pendientes de una vía construida con materiales de mala calidad, lo que genera una marcha violenta y vibraciones excesivas que terminan por fracturar los componentes de la vía. Esta desconexión entre un equipo rodante viejo y una infraestructura mal ejecutada ha transformado al proyecto en un sistema vulnerable, donde la obsolescencia del tren y la precariedad de los rieles se combinan en un riesgo constante para la seguridad operativa.

El proyecto del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, lejos de ser la promesa de desarrollo anunciada, se ha convertido en un foco de opacidad, negligencia técnica y presuntos negocios al amparo del poder. De acuerdo a las auditorías practicadas y reportes recién

tes dibujan un escenario donde el erario ha sido saqueado a través de contratos inflados y una planeación deficiente que ya ha cobrado vidas.

Uno de los puntos más críticos es la presunta red de tráfico de influencias operada por Gonzalo “Bobby” López Beltrán (supervisor honorífico de la construcción del ferrocarril), hijo del exmandatario Andrés Manuel López Obrador y el responsable de la construcción almirante Raymundo Pedro Morales Ángeles de 2020 y septiembre de 2024, y que luego pasó a ser Secretario de Marina.

Investigaciones periodísticas han revelado cómo su círculo cercano, particularmente Amílcar Olán, se benefició con contratos millonarios para el suministro de balasto y transporte en las obras ferroviarias, utilizando su cercanía con el poder para elevar costos de manera injustificada. Esta red, apodada como “El Clan”, es señalada por operar un negocio que prioriza el lucro personal sobre la calidad de la infraestructura y que hoy llevan en sus conciencias la muerte de 14 personas y cerca de cien personas lesionadas.

Bajo este contexto, se considera prioritario exhortar a la Secretaría de Marina a través del organismo público descentralizado llamado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el cual está sectorizado a la Secretaría de Marina a que, con carácter urgente, realice y haga pública una investigación técnica y administrativa completa del siniestro y un plan de corrección verificable, garantizando seguridad ferroviaria, mantenimiento, protocolos robustos, rendición de cuentas y reparación a víctimas y se proceda jurídicamente sobre los responsables del descarrilamiento.

Exigimos que la Fiscalía General de la República ante mortal descarrilamiento levante una carpeta, extraiga la información contenida en la “caja negra” de la locomotora del Tren Interoceánico que se descarriló el pasado 28 de diciembre, para que se determinen las causas del accidente y se finque responsabilidades a fin de que este evento no quede impune sobre los funcionarios implicados en la construcción y operación del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, someto a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal, a través de la Secretaría de Marina y el Organismo Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec, operador del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, para que realice en coordinación con la autoridad competente y peritos especializados, un dictamen técnico del descarrilamiento ocurrido el 28 de diciembre de 2025 en la Línea Z, que incluya como mínimo:

- a) Condiciones de vía (geometría, balasto, durmientes, fijaciones, drenaje, taludes);
- b) Condiciones del material rodante (ruedas/ejes, frenos, suspensión, acoples);
- c) Operación del tren (velocidad estimada en tramo, señalización, control operacional);
- d) Factores externos (riesgos geológicos, lluvias, obstrucciones, invasiones a la vía);
- e) Causa raíz y cadena de eventos;
- f) Acciones correctivas y preventivas con plazos y responsables.

En caso de que existan condiciones de riesgo identificadas en el dictamen, se exhorta a no reanudar la operación en el tramo hasta contar con certificación técnica de seguridad y evidencia de corrección (no sólo comunicados).

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal, a través de la Secretaría de Marina y el Organismo Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec que opera el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, para que presente un informe pormenorizado, dentro de un plazo de 5 días naturales los siguientes documentos:

- a) bitácoras de inspección y mantenimiento del tramo involucrado (previas al evento);
- b) Calendario de mantenimiento preventivo/correctivo 2025 de la Línea Z;

c) Relación de contratos y proveedores vinculados a la construcción, conservación, rehabilitación, señalización y seguridad que incluya: montos, objeto, y supervisión del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec;

d) Reportes de incidencias previas en el tramo;

e) Protocolo de actuación aplicado (tiempos de respuesta, traslados y atención a víctimas).

Tercero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal, a través de la Secretaría de Marina, y el Organismo Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec, para que de forma inmediata implemente un mecanismo público de atención a personas lesionadas y afectadas, que garantice: listado de víctimas, seguimiento médico y psicológico inmediato; apoyo para traslados y gastos derivados del evento; canal de quejas y compensación económica, con reglas claras para los afectados. Se deberá informar a la opinión pública y entregar un informe detallado al Congreso de la Unión en un plazo de 10 días naturales sobre las acciones y resultados en la atención.

Cuarto. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal, a través de la Secretaría de Marina y el Organismo Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec que opera el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, para que coadyuve con la Fiscalía General de la República y se entregue toda la documentación técnica, contractual y operativa requerida, y establezca medidas internas para deslindar responsabilidades administrativas por posibles omisiones o negligencias de funcionarios públicos implicados en el fatal descarrilamiento.

Quinto. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal a través de la Secretaría de Marina y el Organismo Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec que opera el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, para solicitar una auditoría externa por parte de una institución internacional experta en siniestros para que presente un dictamen en materia técnica y de gestión de mantenimiento a la Línea Z y sus tramos críticos, con resultados públicos, para evitar que la Secretaría de Marina sea juez y parte de su propia evaluación.

Sexto. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Auditoría Superior de la Federación, para que, en el ejercicio de sus facultades de fiscalización superior y de conformidad con el artículo 79 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, instruya la práctica de una auditoría forense integral sobre los recursos públicos destinados a la operación, mantenimiento y supervisión de la infraestructura ferroviaria a cargo de la Secretaría de Marina, con el fin de identificar las causas y posibles irregularidades financieras o negligencias técnicas derivadas del reciente descarrilamiento del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; asimismo, se le insta a determinar las responsabilidades administrativas a que haya lugar y, de acreditarse fehacientemente hechos constitutivos de delito por el presunto uso indebido de recursos o falta de aplicación de los mismos, proceda a la presentación de las denuncias correspondientes ante la Fiscalía General de la República, para que se inicie la acción penal respectiva sobre los responsables.

Séptimo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal, a través de la Secretaría Anti-corrupción y Buen Gobierno, para que para que, en ejercicio de sus facultades de fiscalización, vigilancia y control, inicie una investigación exhaustiva sobre los procesos de licitación, adjudicación y ejecución de los contratos de construcción, rehabilitación y mantenimiento del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, con el fin de verificar el cumplimiento normativo, la transparencia en el ejercicio del gasto y la integridad de los proveedores; y en caso de identificar irregularidades, omisiones o actos de corrupción, proceda a dar vista a las autoridades competentes, promuevan las responsabilidades administrativas graves que correspondan y presente las denuncias penales ante la Fiscalía General de la República para que se finquen las responsabilidades penales y sanciones respectivas contra los servidores públicos o particulares que resulten responsables.

Octavo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal, para solicitar la comparecencia de los siguientes funcionarios públicos: el titular de la Secretaría de Marina; el titular del Organismo Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec; el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, para

que expliquen sobre la situación actual sobre la situación del descarrilamiento del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y las acciones emprendidas, así como las irregularidades identificadas en su construcción.

Notas:

- 1 <https://www.msn.com/es-mx/noticias/mexico>.
- 2 <https://www.jornada.com.mx/2025/12/30/politica/004n1pol>
- 3 Fuente: Elaboración propia con datos de la SHCP.
- 4 Ibidem.
- 5 <https://www.facebook.com/100076258033929/posts/comparte-60mil-millones-de-pesos-en-vagones-viejos-trenes-del-bienestar-rel-gobier/908688401683086/>

Salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 7 de enero de 2026.

Diputado Héctor Saúl Téllez Hernández (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA FGR Y AL GOBIERNO FEDERAL A REFORZAR E IMPLEMENTAR MEDIDAS QUE GARANTICEN LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES VÍCTIMAS DE VIOLENCIA SEXUAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MÓNICA BECERRA MORENO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La que suscribe, diputada Monica Becerra Moreno, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de

acuerdo por el que se exhorta a la Fiscalía General de la República y al gobierno federal para fortalecer, reforzar e implementar medidas que garanticen los derechos de niñas, niños y adolescentes víctimas de violencia sexual, bajo las siguientes:

Consideraciones

La violencia sexual contra niñas y adolescentes constituye una de las violaciones más graves a los derechos humanos, al afectar de manera directa su integridad física y psicológica, su desarrollo integral y su proyecto de vida.

En México, el embarazo infantil no puede entenderse como un hecho aislado, fortuito o voluntario, sino como una consecuencia directa de contextos de violencia sexual, familiar y estructural, frente a los cuales el Estado tiene la obligación de prevenir, atender, investigar, sancionar y erradicar.

El marco jurídico nacional e internacional obliga al Estado mexicano a garantizar el interés superior de la niñez, conforme al artículo 4 constitucional, la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, la Convención sobre los Derechos del Niño y la Convención de Belém do Pará, entre otros instrumentos. Dichas obligaciones incluyen la adopción de medidas urgentes, eficaces y coordinadas para prevenir la violencia sexual, investigar y sancionar a los responsables, así como asegurar la atención integral y la restitución de derechos de las víctimas.

Si bien es cierto, actualmente en nuestro país, existen diversos ordenamientos jurídicos que prohíben los matrimonios infantiles y otras prácticas nocivas, lo cierto es que la violencia sexual contra niñas y adolescentes continúa siendo uno de los principales y más graves problemas estructurales, lo que evidencia una brecha entre la norma y su aplicación efectiva.

El embarazo adolescente, particularmente en niñas menores de 14 años, debe ser entendido como una manifestación de violencia, toda vez que las menores no cuentan con la capacidad jurídica ni psicosocial para otorgar un consentimiento válido respecto de su vida sexual, y menos aún a edades tan tempranas. Esta situación constituye una grave vulneración a los derechos humanos y una ruptura de los mecanismos de protección de las infancias y adolescencias, y eviden-

cia que los entornos familiares, comunitarios e institucionales que deberían ser espacios seguros no tienen esa garantía de bienestar e integridad.

De acuerdo con información de la Red por los Derechos de la Infancia en México (Redim), tan solo en el año 2023 se registraron 9,802 casos de niñas, niños y adolescentes de entre 1 y 17 años que fueron atendidos en hospitales por violencia sexual, de los cuales el 92.3 por ciento correspondió a niñas y adolescentes mujeres, lo que da cuenta de la dimensión y gravedad del problema.

El reciente caso de una niña de aproximadamente diez años de edad que dio a luz en el estado de Chiapas, tras haber sido víctima de violencia sexual, y que actualmente permanece hospitalizada con complicaciones graves de salud, derivadas de un embarazo y un parto para los cuales su cuerpo no se encontraba biológicamente preparado, resulta profundamente alarmante y doloroso.

Lo anterior pone de manifiesto no solo la extrema vulnerabilidad de las niñas frente a estas agresiones, sino también las fallas estructurales en los sistemas de prevención, detección temprana, protección institucional y procuración de justicia.

Este hecho evidencia la persistencia de contextos de impunidad que permiten que los agresores permanezcan sin sanción y que las víctimas enfrenten procesos de revictimización institucional.

Este caso se suma a diversos hechos previamente denunciados en la entidad, dejando al descubierto la insuficiencia y debilidad de los mecanismos de prevención, detección temprana, protección y acceso a la justicia para niñas y adolescentes víctimas de violencia sexual.

De acuerdo con registros concentrados hasta el año 2024, en el estado de Chiapas se documentaron 9,176 nacimientos de madres adolescentes, de los cuales un número significativo corresponde a niñas de entre 10 y 17 años de edad. Asimismo, durante el año inmediato anterior se registraron, entre otros, dos casos particularmente graves: uno en el municipio de Ocosingo, donde la madre tenía 10 años y el padre 17; y otro en Tuxtla Gutiérrez, donde la madre tenía 11 años y el padre 32 años, lo que constituye claramente delitos de violencia sexual.

Chiapas ha ocupado de manera recurrente los primeros lugares a nivel nacional en nacimientos de niñas y adolescentes, lo que refleja un problema estructural vinculado a la violencia sexual, los matrimonios forzados o arreglados y la ausencia de políticas públicas efectivas para la protección de niñas y adolescentes.

Estas cifras revelan la urgente necesidad de acciones coordinadas entre las autoridades federales y estatales, particularmente en materia de procuración de justicia.

La falta de investigaciones exhaustivas, oportunas y con enfoque de género en los casos de violencia sexual infantil envía un mensaje de tolerancia social e institucional frente a estos delitos. Por ello, resulta indispensable que la Fiscalía General de la República y las fiscalías de las entidades federativas refuercen sus capacidades de investigación, localización y sanción de los agresores, garantizando en todo momento el interés superior de la niñez y la protección integral de las víctimas.

El embarazo infantil implica riesgos severos para la salud física y mental de las niñas, incluyendo hemorragias, infecciones, complicaciones obstétricas y afectaciones psicológicas profundas y de largo plazo.

Asimismo, representa una forma de revictimización institucional cuando el Estado no garantiza el acceso oportuno a servicios de salud integral, acompañamiento psicológico, protección legal y medidas efectivas de restitución de derechos.

Cabe destacar que, si bien en octubre de 2025 el estado de Chiapas aprobó disposiciones legales relacionadas con la interrupción legal del embarazo en casos de violación y abuso infantil, no resulta suficiente contar con ordenamientos jurídicos si en la práctica no se implementan de manera efectiva, ni se garantiza que las niñas víctimas accedan oportunamente a la información, atención y acompañamiento necesarios.

Por lo anterior, resulta indispensable que las autoridades competentes refuercen de manera inmediata y coordinada las acciones de prevención, atención, investigación y sanción de la violencia sexual contra niñas y adolescentes, así como la implementación efectiva de políticas públicas que garanticen su protección integral, evitando más casos de niñas víctimas de violencia y que se repitan y permanezcan en la impunidad.

No basta con iniciar carpetas de investigación; es necesario identificar, localizar y sancionar a los responsables de estos delitos, así como esclarecer la situación real que prevalece en el estado y en los distintos municipios, donde niñas y niños continúan siendo víctimas de prácticas que vulneran gravemente su dignidad, su integridad y su desarrollo.

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, sometido a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Fiscalía General de la República y a las fiscalías locales para que, fortalezcan las investigaciones, localicen y sancionen a los presuntos agresores en casos de violencia sexual infantil, con enfoque de género y protección integral.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente al gobierno federal y a los gobiernos estatales así como a los titulares del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia para que, en el ámbito de sus facultades y con las autoridades correspondientes, refuercen programas de prevención y atención integral de violencia sexual, embarazo infantil y matrimonios infantiles, con campañas de educación y servicios accesibles para niñas y adolescentes.

Tercero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a los titulares de la Secretaría del Bienestar y la Secretaría de Salud, para que, en el ámbito de sus facultades implementen medidas urgentes para garantizar atención integral de salud física y mental a niñas sobrevivientes de violencia sexual y embarazo infantil.

Salón de sesiones de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, 14 de enero de 2026.

Diputada Monica Becerra Moreno (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA AFAC A INFORMAR SOBRE LAS SUPUESTAS IRREGULARIDADES COMETIDAS POR LA AEROLÍNEA MAGNICHARTERS EN TORNO A LOS DERECHOS LABORALES DE UN PILOTO AVIADOR, A CARGO DE LA DIPUTADA PAULINA RUBIO FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La suscrita, Paulina Rubio Fernández, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta asamblea, el presente punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

El 20 de diciembre pasado, se suscitó un incidente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), pues un piloto retuvo un avión -cuando ya habían abordado pasajeros- por una probable falta de pagos y haber sido despedido.

El piloto de la aerolínea Magnicharters, fue acusado de intentar secuestrar el avión, aunque alega que explicó a los pasajeros los motivos por los que detuvo la operación de un vuelo con ruta de la Ciudad de México a Cancún, y que no existió la voluntad de privar de la libertad a los pasajeros.

De acuerdo con los primeros informes, los pasajeros ya se encontraban a bordo cuando al piloto se le notificó que había sido dado de baja de la aerolínea. Tras recibir la notificación, el piloto se encerró en la cabina y comenzó a emitir mensajes por el altavoz de la aeronave.

Posteriormente, salió de la cabina y, con micrófono en mano, se dirigió directamente a los pasajeros para explicar su postura y las razones de su inconformidad, señalando que no podían descender del avión en ese momento.¹

Según otros materiales audiovisuales, el piloto fue retirado de la cabina luego de negarse a operar el vuelo, y fue remitido a las autoridades correspondientes, quienes evaluarán la situación.²

En un mensaje publicado en la cuenta de X del principal AICM, se detalló que el incidente ocurrió alrede-

dor de las 15:00 hora local (21:00 GMT) en el vuelo GMT 780 con destino al Caribe mexicano y precisó además que la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) está investigado el caso.

“La AFAC, a través de la Comandancia del Aeropuerto, está realizando las investigaciones correspondientes, por lo que en su momento se informará a la opinión pública lo correspondiente”, señaló la publicación sin dar detalles sobre el estado del aviador o la aerolínea involucrada.³

La AFAC es un órgano administrativo desconcentrado dependiente de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con autonomía técnica, operativa y administrativa, con facultad para emitir resoluciones en el ámbito de su competencia. Se encarga de regular, administrar y vigilar todo lo relacionado con el transporte aéreo en el país, incluyendo aeropuertos, aerolíneas y certificaciones, para asegurar la seguridad y eficiencia del espacio aéreo nacional e internacional.

El caso que pareciera ser aislado, tiene no sólo un trasfondo grave de seguridad, sino que deja al descubierto una posible violación de derechos laborales que en consecuencia pusieron en riesgo la integridad de las y los pasajeros.

Los derechos laborales de los trabajadores están consagrados en nuestra Constitución, el artículo 123 establece que toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil, por el cual debe percibir un salario y las prestaciones de acuerdo con la legislación correspondiente, por lo que es indispensable que la autoridad revise la verdadera motivación del hecho, y en su caso no sólo investigar la consecuencia, sino la causa que pudieron haber motivado a la persona en cuestión.

Entendemos que la actuación del piloto tiene responsabilidad, pero es imperante que se revise todo el contexto de la situación para evitar que un hecho tan lamentable pueda volver a presentarse. Es inadmisibles que el supuesto incumplimiento de las obligaciones de una aerolínea ponga en riesgo a los usuarios de los servicios aéreos.

Por ello, consideramos necesario que la AFAC informe a la Comisión Permanente, los pormenores del caso, saber si existieron y cuáles fueron las irregularida-

des cometidas por parte de la aerolínea y cuál es el curso de la investigación en torno del caso.

Por lo anterior, se pone a consideración de la Cámara de Diputados la siguiente proposición con:

Puntos de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Agencia Federal de Aviación Civil, órgano administrativo desconcentrado dependiente de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que informe a esta soberanía sobre las probables irregularidades laborales cometidas por parte de la aerolínea Magnicharters y cuál es el curso de la investigación en torno del caso donde un piloto retuvo la aeronave como protesta por no haber recibido su salario y haber sido despedido.

Notas:

1 Diario Milenio. Véase: <https://www.milenio.com/negocios/piloto-de-magnicharters-habla-detuvo-vuelo-aicm-por-adeudo-de-sueldo> Consultado el 30 de diciembre de 2025.

2 El Financiero. Véase: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2025/12/19/no-sale-el-avion-hasta-que-nos-paguen-piloto-de-magnicharters-toma-aeronave-en-el-aicm/> Consultado el 30 de diciembre de 2025.

3 Aristegui Noticias. Véase: <https://aristeginoticias.com/1912/mexico/piloto-secuestra-avion-con-pasajeros-en-aicm-esta-es-la-razon/> consultado el 21 de diciembre de 2025.

Ciudad de México, a 5 de enero de 2026.

Diputada Paulina Rubio Fernández (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT A EJECUTAR RECURSOS SUFICIENTES PARA QUE SE GARANTICE LA MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LAS CARRETERAS J. GUADALUPE AGUILERA - TEPEHUANES Y DURANGO-HIDALGO DEL PARRAL ENTRONQUE SAN JUAN DEL RÍO, EN EL ESTADO DE DURANGO, A CARGO DE LA DIPUTADA SILVIA PATRICIA JIMÉNEZ DELGADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Quien suscribe, diputada Silvia Patricia Jiménez Delgado, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta soberanía, el proyecto de proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) para que, ejecuten recursos suficientes para que se garantice la modernización y ampliación de las carreteras J. Guadalupe Aguilera-Tepehuanes tramo del Kilómetro 13+260 al kilómetro 97-000, y la carretera Durango-Hidalgo del Parral entronque San Juan del Río del kilómetro 105+871 al Kilómetro 362+000, en el estado de Durango, bajo las siguientes:

Consideraciones

Para impulsar el desarrollo económico, social y territorial del estado de Durango es prioritario la ampliación y modernización de carreteras, la infraestructura carretera actual resulta insuficiente para atender la competitividad que comprende la región serrana del Estado y la conectividad con nuestros estados vecinos.

La ampliación y modernización de los tramos carreteros generará menores tiempos de traslado, disminuirá los costos logísticos y disminuye los riesgos de accidentes, además impulsará la actividad agrícola y ganadera de la región.

La modernización de estas vías permitirá mejorar la conectividad entre regiones, fortalecerá el acceso a servicios básicos de salud, educación y seguridad, facilitando la integración de comunidades rurales y urbanas, asimismo, las carreras más amplias y seguras fomentarán la atracción de inversiones, el turismo y el

comercio, al ofrecer mejores condiciones para el traslado de personas y productos tanto a nivel estatal como interestatal.

Además, la ampliación de las carreteras contribuirá a reducir la emisión de contaminantes al optimizar los flujos de tránsito y disminuir congestiones, alineándose con criterios de desarrollo sustentable, en ese sentido, la inversión en infraestructura vial no solo responde a una necesidad inmediata de seguridad y movilidad, sino que representa una apuesta estratégica para elevar la competitividad, el bienestar social y la calidad de vida de las y los duranguenses a mediano y largo plazo.

Es por ello que resulta urgente y prioritario que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en el ejercicio fiscal 2026 destine los recursos necesarios y obtenga los permisos correspondientes, para atender la ampliación y modernización de estas vías.

Derivado de los argumentos expuestos, someto a la consideración de esta honorable asamblea, el siguiente:

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) del gobierno federal, para que ejecuten los recursos suficientes para que se garantice la modernización y ampliación de las carreteras J. Guadalupe Aguilera- Tepehuanes tramo del kilómetro 13+260 al kilómetro 97-000, y la carretera Durango-Hidalgo del Parral entronque San Juan del Río del kilómetro 105+871 al kilómetro 362+000, a fin de evitar retrasos y lograr la competitividad de la economía de las regiones del estado de Durango.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 14 de enero de 2026.

Diputada Silvia Patricia Jiménez Delgado (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SECRETARÍA DE LAS MUJERES A INSTRUMENTAR LAS ACCIONES NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA OPERACIÓN DE LOS REFUGIOS PARA MUJERES VÍCTIMAS DE VIOLENCIA DE GÉNERO, ASÍ COMO SUS HIJAS E HIJOS, A CARGO DE LA DIPUTADA SILVIA PATRICIA JIMÉNEZ DELGADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Quien suscribe, diputada Silvia Patricia Jiménez Delgado, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta soberanía, el proyecto de proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la titular de la Secretaría de las Mujeres, para que instrumente las acciones necesarias para garantizar la operación de los refugios para mujeres víctimas de violencia de género, sus hijas e hijos, bajo las siguientes:

Consideraciones

La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia¹, establece en su artículo 8, fracción VI, que la federación, las entidades federativas, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y los municipios, deberán favorecer la instalación y el mantenimiento de refugios para las víctimas y sus hijas e hijos, y la información sobre su ubicación será secreta, proporcionando apoyo psicológico y legal especializados y gratuitos, y que es obligación de las autoridades ofrecer un refugio seguro a las víctimas.

Las víctimas de cualquier tipo de violencia tienen derecho a contar con un refugio, mientras lo necesiten, y que, en los casos de violencia familiar, las mujeres que tengan hijas y/o hijos podrán acudir a los refugios con ellos.

Por su parte, la Ley General de Víctimas,² establece en su artículo 114, fracciones I, VIII y IX, que corresponde al gobierno federal dentro de su ámbito de competencia, garantizar el ejercicio pleno de los derechos de las víctimas mediante la celebración de convenios de cooperación, coordinación y concertación en materia, y coadyuvar con las instituciones públicas o privadas

dedicadas a la atención de víctimas, para favorecer la instalación y el mantenimiento de refugios para las víctimas de violencia y sus hijas e hijos, así como rediseñar las acciones y medidas para avanzar en la eliminación de la violencia contra las mujeres y apoyar la creación, operación o el fortalecimiento de refugios para las víctimas, sus hijas e hijos.

De acuerdo con los Datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública³ (SESNSP) reflejan que de 2020 a 2025, la violencia familiar incrementó un 20 por ciento.

Tan solo en julio de 2025, 60 mujeres fueron víctimas de violación y cada hora 33 mujeres solicitaron auxilio al 911, cifras que denotan la urgencia de acciones efectivas para atender esta crisis, en un contexto donde se registraron 1,276 homicidios dolosos contra mujeres.

La Red Nacional de Refugios,⁴ ha documentado que:

- Durante el sexenio anterior, atendieron a más de 192,000 personas en todo el país, lo que evidencia su necesidad y alcance.
- 18 mujeres atendidas en los espacios de la Red Nacional de Refugios fueron víctimas de intentos de asesinatos por sus parejas/esposos, de las cuales 7 de ellas, tienen algún tipo de discapacidad como consecuencia de las violencias contra ellas;
- 789 mujeres dijeron sufrir más de una clase de violencias, ya que 23 por ciento de ellas refirió haber sido víctima de violencia física, 25 por ciento de violencia psicológica; 20 por ciento, violencia económica y 16 por ciento reportaron haber sufrido violencia patrimonial;
- 99 de cada 100 mujeres reportó ser víctimas de distintos tipos de violencia, 36 de cada 100 mujeres que tienen hijas e hijos refirió que ellos también viven algún tipo de violencia y el 16 por ciento de las mujeres reportó haber sido víctimas de violencia sexual y 4 por ciento violencia vicaria;
- 39 por ciento solicitó apoyo ante su problemática a otras instituciones, antes de llegar al refugio sin haber recibido el apoyo esperado y de los hombres agresores reportados, 50 por ciento eran parejas ac-

tuales de la mujer y el 16 por ciento eran sus esposos.

- 30 por ciento de los agresores tienen lazos con el crimen organizado, militares o políticos y, además usan armas de fuego.

Por lo que es necesario contar con acciones que garanticen la operación de refugios para mujeres víctimas de violencia de género, sus hijas e hijos.

Cabe mencionar que el Presupuesto de Egresos de la Federación 2026 (PPEF 2026) eliminó el programa U012 – Programa de Apoyo para Refugios Especializados para Mujeres Víctimas de Violencia de Género, sus hijas e hijos, fusionándolo en un programa genérico denominado “Prevención y Detección de las Violencias Feminicidas y Atención de las Causas”⁵

Por lo que la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, mandata se favorezca la instalación y el mantenimiento de refugios para las víctimas y sus hijas e hijos.

Por ello, es urgente la operación de los Refugios para víctimas de violencia de género, ya que garantizan protección inmediata, atención legal y psicológico a quienes se encuentran en riesgo, estos espacios no solo salvan vidas, sino que también permiten a las víctimas iniciar procesos de recuperación y reconstrucción en condiciones de seguridad y dignidad, el funcionamiento continuo y con recursos suficientes es una responsabilidad prioritaria del gobierno.

Derivado de los argumentos expuestos, someto a la consideración de esta honorable asamblea, el siguiente:

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la titular de la Secretaría de las Mujeres que garantice la operación eficiente y oportuna de los refugios para las mujeres víctimas de violencia de género, así como para sus hijas e hijos.

Notas:

1 <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV.pdf>

2 <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGV.pdf>

3 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1020106/Info-delict-violencia_contra_las_mujeres_Ago25_compressed.pdf

4 <https://rednacionalderefugios.org.mx/>

5 https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/PEF_2026.pdf

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 14 de enero de 2026.

Diputada Silvia Patricia Jiménez Delgado (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: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, 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 Saldívar, 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/>