

CONTENIDO

Proposiciones

- 3** Con punto de acuerdo, para exhortar a la Ssa a hacer el envío inmediato y suficiente de vacunas contra el sarampión para Campeche, así como a que diseñe e implemente una estrategia clara de distribución y aplicación en todo el Estado, a cargo de la diputada Ariana del Rocio Rejón Lara, del Grupo Parlamentario del PRI
- 5** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades de la CDMX a resolver de forma inmediata las condiciones insalubres, la seguridad y el cuidado del medio ambiente en el acceso del pueblo de Santa Fe a la antigua ermita de Vasco de Quiroga, suscrita por los diputados Rubén Ignacio Moreira Valdez e Israel Betanzos Cortés, del Grupo Parlamentario del PRI
- 6** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a suspender la construcción y operación de los proyectos ferroviarios del Ejecutivo federal en el istmo de Tehuantepec, suscrita por los diputados Rubén Ignacio Moreira Valdez y Erubiel Lorenzo Alonso Que, del Grupo Parlamentario del PRI
- 7** Con punto de acuerdo, para exhortar a la Sader a dar conocer el estado real de la problemática y crisis sanitaria provocada por el gusano barrenador, y a instrumentar de forma inmediata una estrategia para atender los nuevos brotes que se registran en el país, generando cierres intermitentes para la importación de ganado hacia Estados Unidos de América en perjuicio del sector ganadero del país, a cargo del diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, del Grupo Parlamentario del PRI
- 12** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a hacer público bajo el mecanismo de datos abiertos los estudios de impacto ambiental, los proyectos ejecutivos y el análisis del costo beneficio y viabilidad de los proyectos de inversión ferroviario anunciados para el 2026, y para que se suspendan dichos proyectos ferroviarios hasta que se garantice su viabilidad financiera, presupuestal, funcional y su ejecución especializada, a cargo del diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, del Grupo Parlamentario del PRI

Pase a la página 2

Anexo III-5

Domingo 1 de febrero

- 17** Con punto de acuerdo, para exhortar a la comandancia de la GN y a los gobiernos de Hidalgo y Nuevo León a integrar una estrategia general de seguridad en los tramos carreteros con reportes de alta incidencia delictiva dentro de la autopista y carretera federal 57, a cargo del diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, del Grupo Parlamentario del PRI
- 19** Con punto de acuerdo, para exhortar al CSN, a dar a conocer el Programa para la Seguridad Nacional correspondiente al periodo 2024- 2030, a fin de garantizar la transparencia, legalidad y control democrático en la conducción de la política de seguridad nacional, a cargo del diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, del Grupo Parlamentario del PRI
- 24** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades. a suspender la operación del Tren Maya, suscrita por los diputados Rubén Ignacio Moreira Valdez y Erubiel Lorenzo Alonso Que, del Grupo Parlamentario del PRI
- 26** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SRE a reforzar la atención y protección consular a personas mexicanas en los Estados Unidos de América, ante el incremento de acciones de control migratorio, a cargo de la diputada Nadia Navarro Acevedo, del Grupo Parlamentario del PRI

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SSA A HACER EL ENVÍO INMEDIATO Y SUFICIENTE DE VACUNAS CONTRA EL SARAMPIÓN PARA CAMPECHE, ASÍ COMO A QUE DISEÑE E IMPLEMENTE UNA ESTRATEGIA CLARA DE DISTRIBUCIÓN Y APLICACIÓN EN TODO EL ESTADO, A CARGO DE LA DIPUTADA ARIANA DEL ROCÍO REJÓN LARA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, Ariana del Rocío Rejón Lara, diputada federal del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, fracciones I y II del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta honorable asamblea, proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

El sarampión ha dejado de ser un recuerdo lejano para convertirse en una realidad que toca de cerca a las familias mexicanas. Lo que durante décadas se consideró una enfermedad prácticamente erradicada en nuestro país, hoy vuelve a representar una amenaza concreta, particularmente para quienes menos pueden defenderse: las niñas y los niños.

México enfrenta actualmente el brote de sarampión más severo en más de dos décadas. De acuerdo con los informes de la Dirección General de Epidemiología de la Secretaría de Salud, al cierre de enero de 2026 se han acumulado más de siete mil casos confirmados en todo el territorio nacional, con presencia activa del virus en las treinta y dos entidades federativas.

La cifra de defunciones ha superado ya las veinticinco personas, todas ellas sin esquemas completos de vacunación documentados. Estas no son estadísticas abstractas; son vidas que pudieron salvarse con una medida tan sencilla como una vacuna aplicada a tiempo.

El estado de Campeche no ha escapado a esta emergencia sanitaria. Durante 2025, la Secretaría de Salud estatal confirmó casos de sarampión en el municipio de Hopelchén, lo que marcó el regreso de esta enfermedad a territorio campechano después de años sin registros.

Los contagios se vincularon con personas que habían viajado al norte del país, particularmente a Chihuahua, donde se concentró el epicentro inicial del brote. Esta situación evidencia que el riesgo en Campeche no es hipotético ni lejano: ya tocó territorio y puede expandirse si no se actúa con la contundencia que las circunstancias demandan.

El sarampión es una de las enfermedades más contagiosas conocidas por la ciencia médica. Mientras que una persona con covid-19 puede transmitir el virus a cuatro individuos en promedio, un solo caso de sarampión puede contagiar entre quince y dieciséis personas susceptibles.

Además, el virus permanece activo en el ambiente hasta por dos horas después de que la persona infectada abandona un espacio cerrado. Esta capacidad de propagación hace que cualquier demora en las acciones preventivas se traduzca directamente en más contagios, más complicaciones y, potencialmente, más muertes.

La Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud han señalado de manera reiterada que el resurgimiento del sarampión en la región de las Américas obedece, en buena medida, a la caída en las coberturas de vacunación durante la pandemia de covid-19.

Millones de niñas y niños en todo el continente no completaron sus esquemas básicos de inmunización entre 2020 y 2022, lo que creó bolsas de población susceptible que hoy facilitan la transmisión del virus. México no fue la excepción a este fenómeno, y el brote actual es consecuencia directa de ese rezago acumulado.

Ante este panorama, la obligación del Estado mexicano es clara e ineludible. El artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a la protección de la salud, y corresponde a las autoridades sanitarias federales garantizar que este derecho se materialice en acciones concretas.

La Ley General de Salud establece las bases para la prevención y el control de enfermedades transmisibles, así como la obligación de las autoridades de implementar programas de vacunación universal. En el

caso del sarampión, esto significa asegurar que las vacunas lleguen en cantidad suficiente y de manera oportuna a todas las regiones del país, sin excepción.

Campeche presenta características que lo hacen particularmente vulnerable a la propagación del sarampión. El estado cuenta con comunidades menonitas en el municipio de Hopelchén que mantienen vínculos estrechos con sus pares en Chihuahua, el estado que concentró la mayor cantidad de casos durante la primera fase del brote.

Esta movilidad poblacional exige una estrategia de vacunación reforzada y permanente que no dependa únicamente de los esfuerzos locales, sino que cuente con el respaldo pleno de la Federación en términos de abasto de biológicos y apoyo logístico.

Si bien las autoridades de salud de Campeche han desplegado acciones de vacunación intensiva y se reporta la aplicación de más de ciento seis mil dosis durante 2025, el contexto epidemiológico actual demanda un esfuerzo extraordinario.

No basta con mantener la vacunación de rutina; es necesario implementar barridos casa por casa, brigadas en escuelas, módulos en espacios de alta afluencia y una coordinación efectiva con todas las instituciones del sector salud presentes en la entidad. Todo ello requiere, como condición indispensable, que la Secretaría de Salud federal garantice el envío suficiente y continuo de vacunas al estado.

La prevención es siempre más eficiente que la reacción tardía. Cada peso invertido en vacunación ahorra decenas de pesos en atención hospitalaria, tratamiento de complicaciones y pérdida de productividad. Más importante aún: cada dosis aplicada a tiempo es una vida protegida, una familia que no tendrá que enfrentar la angustia de un hijo enfermo, un sistema de salud que no se saturará innecesariamente.

Las niñas y los niños de Campeche merecen crecer protegidos de enfermedades que la ciencia ya nos permitió controlar hace décadas. Sus familias merecen la tranquilidad de saber que el gobierno cumple con su responsabilidad básica de cuidar la salud pública. Y la sociedad campechana en su conjunto merece un sistema de salud que prevenga en lugar de lamentar.

Por todo lo expuesto, resulta no solo pertinente sino urgente que esta soberanía exhorté a la secretaría de salud del gobierno federal para que, en el ámbito de sus atribuciones, garantice el envío inmediato y suficiente de vacunas contra el sarampión al estado de Campeche, acompañado de una estrategia clara de distribución y aplicación que permita cerrar las brechas de cobertura y proteger a la población más vulnerable frente a esta enfermedad prevenible.

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

Puntos de Acuerdo

Único. La honorable Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Salud el envío inmediato y suficiente de vacunas contra el sarampión para Campeche; así como a que diseñe e implemente una estrategia clara de distribución y aplicación en todo el estado.

Dado en el Salón de Sesiones de la honorable Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, el día 3 de febrero del 2026.

Diputada Ariana del Rocío Rejón Lara (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES DE LA CDMX A RESOLVER DE FORMA INMEDIATA LAS CONDICIONES INSALUBRES, LA SEGURIDAD Y EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE EN EL ACCESO DEL PUEBLO DE SANTA FE A LA ANTIGUA ERMITA DE VASCO DE QUIROGA, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ E ISRAEL BETANZOS CORTÉS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y diputado Israel Betanzos Cortés, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo, al tenor de los siguientes:

Considerandos

La **Antigua Ermita de Vasco de Quiroga** constituye un sitio de alto valor histórico y cultural, al estar estrechamente vinculado con la vida y obra de Vasco de Quiroga, figura fundamental en la historia social, cultural y jurídica de nuestro país.

El Proyecto Prioritario “Chapultepec: Naturaleza y Cultura” incorporó este oratorio del siglo XVI (parte fundamental de la memoria histórica del pueblo de Santa Fe) dentro de sus acciones de recuperación del patrimonio y de creación de espacios públicos. El recinto inició operaciones el 22 de octubre de 2021.

En este inmueble, que opera de manera coordinada con la Ex Fábrica de Pólvora, se desarrollan talleres artísticos y de formación laboral, así como diversas actividades recreativas; asimismo, en sus áreas verdes se realizan conciertos y recitales abiertos al público.¹

Dicho inmueble se localiza en **Industrias Militares de Sedena, Alcaldía Álvaro Obregón, Ciudad de México**, y representa un punto de interés cultural, turístico y religioso, que recibe visitantes de manera constante.

El trayecto hacia la Antigua Ermita inicia en el poblado de Santa Fe, siendo necesario bajar una escalinata, misma que tiene la afluencia de aguas negras; cabe señalar que por dicha escalinata a diario también transitan los pobladores padeciendo las circunstancias insalubres,

más aún cuando el sistema de drenaje fue mal construido por lo cual cuando no se realiza su debido mantenimiento y limpieza, las aguas negras invaden las tuberías de los hogares. Por tal motivo, garantizar condiciones adecuadas de acceso a la Antigua Ermita de Vasco de Quiroga, así como condiciones salubres para los habitantes del poblado de Santa Fe es una necesidad que no puede pasar por inadvertido para esta asamblea.

Por lo anterior se presenta el siguiente:

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Obras y Servicios, a la Secretaría del Medio Ambiente, a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Cultura de la Ciudad de México, así como a la Alcaldía Álvaro Obregón, para que de forma inmediata:

- a) Resuelvan las condiciones insalubres por el derrame de aguas negras, fauna nociva y excesos de basura en el acceso del pueblo de Santa Fe a la Antigua Ermita de Vasco de Quiroga;
- b) Realicen acciones de rehabilitación y mantenimiento de las escalinatas;
- c) Instrumenten acciones integrales, continuas y de largo plazo para el mantenimiento, limpieza profunda, saneamiento de descargas y rehabilitación ecológica en La Barranca y Río Tacubaya;
- d) Mejoren la seguridad e iluminación de las áreas;
- e) Eviten la degradación del medio ambiente; y
- f) Fortalezcan la protección del legado cultural de la ermita y el antiguo hospital de indios.

Notas:

1 https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=museo&table_id=2423

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, el día 1 de febrero del 2026.

Diputados: Rubén I. Moreira Valdez (rúbrica), Israel Betanzos Cortés (rúbrica).

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A SUSPENDER LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LOS PROYECTOS FERROVIARIOS DEL EJECUTIVO FEDERAL EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ Y ERUBIEL LORENZO ALONSO QUE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y diputado Erubiel Lorenzo Alonso Que, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta asamblea, proposición con punto de acuerdo, al tenor de los siguientes:

Considerandos

Como se expuso en otra proposición con punto de acuerdo, el pasado 28 de diciembre del 2025 se registró un trágico accidente en el estado de Oaxaca cuando la Línea Z del corredor del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se descarriló cobrando la vida de 14 personas y dejando más de 100 heridos. Este terrible hecho ocurrió alrededor de las 9:29 de la mañana mientras el tren se encontraba en una curva entre las comunidades de Nizanda y Chivela, cuando el carro se salió de las vías y cayó por un talud de más de seis metros.¹

Ante esta grave situación resulta fundamental suspender las actividades del proyecto ferroviario a fin de realizar un análisis de factibilidad y viabilidad pues el tren del Istmo tan sólo lleva dos años de operación y ya registró un trágico accidente.

Al respecto es importante advertir que el tren interoceánico del Istmo de Tehuantepec es un proyecto ferroviario que tiene por objetivo conectar el océano Atlántico con el Pacífico a efecto de construir una plataforma logística que busca trasladar mercancías entre los dos océanos a la vez que también puede ser utilizado por pasajeros. Inició sus funciones en diciembre del 2023 y tiene tres líneas con una longitud aproximada de 1200 kilómetros, siendo la más importante la línea Z que va desde Coatzacoalcos en Veracruz, hasta el puerto de Salina Cruz en el estado de Oaxaca. Si

bien se trató de un proyecto ambicioso que buscó reactivar vías férreas, lo cierto es que ya se habían hecho estudios con anterioridad y se había observado que el costo era mayor al beneficio. A pesar de esto, el proyecto inició el 7 de junio del 2020 generando graves problemas de corrupción desde el inicio, pues tenía un costo inicial estimado de tres mil millones de pesos y terminó costando 20 mil.

Además, como ya también se advirtió en otro punto de acuerdo, la Cuenta Pública 2020 de la Auditoría Superior de la Federación se observaron las siguientes irregularidades:

- a) Anticipo sin acreditar y sin inicio de obra: la autoridad entregó un anticipo de 187.9 millones de pesos, lo cual corresponde al 20 por ciento del total del contrato FIT-GARMOP-OP-Z-17-2019 sin que hubieran iniciado los trabajos.
- b) Se detectaron pagos por conceptos que no fueron ejecutados: en torno a lo anterior se encontraron 418.8 mil pesos por letreros normativos de obra, cuya inexistencia se constató con una visita física que realizó la Auditoría.
- c) Pagos por exceso de balasto: se detectó diferencia entre volúmenes estimados en correlación con los cuantificados, generando perjuicios al erario por 279 mil 036.40 pesos.
- d) Matrices de precios unitarios inconsistentes con sobrepagos por 4 millones de pesos.²

También en la Cuenta Pública 2023 la ASF revisó 19 contratos de los cuales concluyó que en el proyecto había graves deficiencias en el control y supervisión de obra pues se identificaron pagos excesivos por 17.6 millones de pesos por conceptos de cuadrillas de personal y equipos en las matrices que no correspondían a las especificaciones técnicas ni a las evidencias fotográficas y reportes de supervisión.³

Todas estas irregularidades revelan una falta de control y supervisión en el desarrollo del proyecto, lo cual puede traducirse en un riesgo para las personas usuarias de los trenes. Además, también se han detectado problemáticas en otros proyectos de infraestructura realizados por el Ejército y la Marina, de tal forma que antes de promover y construir más trenes es importan-

te realizar estudios que permitan conocer si los proyectos son seguros y, además, si son factibles.

Por lo anteriormente expuesto, se presenta el siguiente:

Punto de Acuerdo

Primero: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Marina, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V., a realizar pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Segundo: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Marina, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V., a suspender la operación del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, hasta en tanto no se realicen pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Tercero: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Marina, a la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario y a la Dirección General del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec a suspender la construcción de la línea K y demás que se encuentren en proceso del tren Interoceánico, hasta en tanto no se realicen y den a conocer los estudios de factibilidad y viabilidad que respaldan este proyecto ferroviario del Ejecutivo federal;

y se solventen debidamente las observaciones emitidas por la Auditoría Superior de la Federación para garantizar que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Notas:

1 <https://transporte.mx/accidente-del-tren-interoceanico-en-oaxaca-la-tragedia-que-sacude-al-proyecto-ferroviario-de-sheinbaum/>

2 <https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2020c/index.html>

3 <https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2023a/index.html>

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, el día 1 de febrero del 2026.

Diputados: Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica), Erubiel Lorenzo Alonso Que (rúbrica).

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SADER A DAR CONOCER EL ESTADO REAL DE LA PROBLEMÁTICA Y CRISIS SANITARIA PROVOCADA POR EL GUSANO BARRENADOR, Y A INSTRUMENTAR DE FORMA INMEDIATA UNA ESTRATEGIA PARA ATENDER LOS NUEVOS BROTES QUE SE REGISTRAN EN EL PAÍS, GENERANDO CIERRES INTERMITENTES PARA LA IMPORTACIÓN DE GANADO HACIA ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA EN PERJUICIO DEL SECTOR GANADERO DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, Rubén Ignacio Moreira Valdez, diputado federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, fracción

II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta asamblea, proposición con punto de acuerdo, al tenor de los siguientes:

Considerandos

Desde que se detectó la presencia del gusano barrenador en México en 2024, este problema sanitario se ha convertido en una seria amenaza para la economía nacional y ha generado profundas afectaciones al sector ganadero. Ante esta situación, legisladoras y legisladores de distintos grupos parlamentarios hemos presentado diversas proposiciones con punto de acuerdo, con el objetivo de que el Poder Legislativo se pronuncie, acompañe y coadyuve, desde el ámbito de su competencia, a mitigar los efectos de esta crisis.

Tan solo en lo que va de esta LXVI Legislatura, se han presentado diversos puntos de acuerdo que abarcan distintas líneas de acción como:

- Exhortos a la Sader y al Senasica para fortalecer las labores de detección, control, prevención y erradicación del gusano barrenador;
- Implementación de campañas de capacitación e información dirigidas a las y los ganaderos para contener la propagación de la plaga;
- Diseño de programas emergentes de apoyo económico, subsidios y exenciones fiscales para las personas productoras afectadas;
- Impulso de estrategias bilaterales con Estados Unidos, incluida la reapertura de la planta de moscas estériles en Chiapas y la reinstalación de la Comisión México–EE. UU. para la erradicación del gusano barrenador;
- Investigación y eventual sanción a funcionarios públicos, por posibles omisiones en el manejo sanitario que permitieron la reintroducción de esta plaga al país

A pesar de lo anterior, durante la Comisión Permanente en el Segundo Periodo de receso del primer año de ejercicio de esta LXVI Legislatura, la Tercera Comisión de Trabajo presentó el 9 de julio de 2025, un proyecto de decreto que dictaminada en sentido negativo

todos estos puntos de acuerdo, considerando lo siguiente:

Primero.- Se desechan las proposiciones con punto de acuerdo contenidas en el presente dictamen por haber quedado sin materia, toda vez que el gobierno federal ha implementado diversas acciones encaminadas a la prevención, control y erradicación del gusano barrenador del ganado en el territorio nacional, además de mantener campañas permanentes de inspección, monitoreo y vigilancia zoosanitaria en las zonas afectadas y en aquellas con riesgo potencial. Asimismo, como resultado de un primer acuerdo con la Secretaría de Agricultura de los Estados Unidos, se informó que se reabrirá de manera gradual la frontera para la exportación de ganado a pie mexicano, tras la suspensión impuesta con motivo del brote del gusano barrenador.

Segundo.- Archívese el expediente de dichas proposiciones con punto de acuerdo como asuntos formal y materialmente concluidos, y descárguese de los registros de la comisión dictaminadora.

En términos generales, las y los legisladores integrantes de dicha tercera comisión, consideraron oportuno desechar estos asuntos al establecer que el tema se encontraba atendido por las diversas acciones realizadas por la Sader que permitieron la reapertura gradual de la frontera. Al respecto, mi voto en la comisión para este asunto fue en abstención por diversas razones:

En primera instancia, no compartimos la decisión de desechar un tema de tal relevancia como lo es la problemática del gusano barrenador, ni coincidimos en que la respuesta del Poder Legislativo sea emitir un dictamen en sentido negativo. Esta determinación envía un mensaje equivocado a la sociedad y al sector ganadero, particularmente después de varios meses en los que estos asuntos permanecieron en análisis. Minimizar el impacto de esta crisis sanitaria bajo el argumento de que “ya se resolvió”, resulta insuficiente e irresponsable, cuando aún persisten múltiples interrogantes sin atender y consecuencias económicas, sanitarias y comerciales que siguen vigentes.

Desde el Grupo Parlamentario del PRI consideramos que existen alternativas más responsables para atender desde nuestra esfera legislativa esta grave crisis, pues si bien, podemos reconocer que la Sader y el gobierno federal han realizado un esfuerzo importante para

atender esta problemática, sería importante conocer un informe detallado sobre las acciones implementadas que permitan a las y los legisladores de diversas fuerzas políticas informar de manera oportuna y en su caso apoyar desde su territorio dichas acciones. Si bien parte de esta información es pública, un informe formal fortalecería la coordinación entre poderes y permitiría una evaluación más clara del avance.

Además, es importante señalar que el problema no está resuelto del todo. La reanudación de las exportaciones representa apenas un primer paso. ¿Qué sigue ahora? ¿Cómo se implementará esta gradualidad mencionada? ¿En qué plazos?, también se deben aclarar las medidas permanentes para el control del gusano barrenador, como la producción de moscas estériles en México, una estrategia clave que requiere continuidad y seguimiento.

Por otro lado, el origen del problema aún no se ha abordado adecuadamente. Sabemos que parte del conflicto tiene relación con actos de corrupción en centros sanitarios y la introducción de ganado ilegal. Estos aspectos siguen sin respuesta. Igualmente preocupante es el impacto en la salud pública. Se han documentado más de 27 casos de miasis humana relacionada con el gusano barrenador en estados como Chiapas, Campeche y Oaxaca. Este aspecto no puede ser ignorado.

Es necesario advertir que al día siguiente de que la Comisión votó este asunto en sentido negativo, los Estados Unidos cerraron de nuevo la frontera a la importación de ganado mexicano debido a un nuevo brote de gusano barrenador en Veracruz. Cierre que compromete gravemente el calendario de reapertura de cinco puertos. Esto, a tan solo dos días de la reapertura gradual anunciada. El departamento de agricultura de Estados Unidos está responsabilizando a México hasta que se tomen medidas proactivas para mantener una barrera libre de gusano barrenador. “Esto se mantiene con estrictos controles de movimiento de animales, vigilancia, captura y siguiendo la ciencia probada”.¹

Lo anterior, refleja lo que sostuvimos con nuestro voto en abstención, pues es evidente que el tema del gusano barrenador no puede ser desechado, pues se mantiene vigente y requiere urgentemente la coordinación de poderes y la toma seria de decisiones que permitan restaurar la normalidad y garantizar la importación de ganado mexicano.

En este sentido, resulta necesario retomar los argumentos expuestos en el punto de acuerdo presentado en aquella ocasión, así como el presentado ante esta soberanía con fecha 28 de abril de 2025,² pues el tema continúa vigente y requiere de la máxima atención por parte del Estado mexicano.

El gusano barrenador es una larva de mosca que se alimenta del tejido de mamíferos, causando graves daños en animales y, en algunos casos, en humanos. México había estado libre de este parásito desde 1991, pero en noviembre de 2024 se detectó el primer caso en un bovino extranjero en Chiapas. Hasta el momento se han confirmado 869 casos en animales, principalmente en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán. Además, se reportó el primer caso de infección en humanos (miasis) en una mujer de 77 años en Chiapas. ?

Este tema no es menor, la proliferación de este gusano debe ser una prioridad nacional, pero desafortunadamente para el oficialismo en la Cámara de Diputados este asunto no es lo suficientemente grave para ser discutido como de urgente resolución, a pesar de que esta problemática ya está causando afectaciones importantes en el sector ganadero y ahora también se convierte en un problema de salud pública.

La falta de un plan de acción claro para contener y erradicar la presencia del gusano barrenador en México ha escalado a un punto realmente preocupante con la suspensión temporal por 15 días de las fronteras estadounidenses a las exportaciones mexicanas de ganado. Decisión tomada por la Casa Blanca por la existencia del gusano en los animales y los recientes brotes detectados en Oaxaca y Veracruz.

El Consejo Nacional Agropecuario, estimó que el cierre de las fronteras al ganado mexicano representará una pérdida diaria de 11.4 millones de dólares, es decir, 171 millones de dólares durante los 15 días que durará la medida. El impacto económico no es menor, pues la suspensión de exportaciones afecta al campo mexicano poniendo en riesgo el abasto de alimentos en ambos países.³

Ante esta alarmante situación, la respuesta institucional por parte del gobierno de la República debe ser in-

mediata, coordinada, efectiva, transparente, bajo una estrategia de corto, mediano y largo plazo.

De conformidad con el “**Análisis del impacto potencial del gusano barrenador en México**”,⁴ publicado por la Sader y Senasica, establece que la FAO señaló que en 1984 las pérdidas por gusano barrenador del ganado en México ascendían a 134 millones de dólares. En particular, el programa de erradicación implementado en México implicó durante 19 años la dispersión de 250 mil 631 millones de moscas estériles, durante 58 mil horas de vuelo. **Con lo anterior, el programa tuvo un costo de 620 MDD (790 MDD en 2020), que, de acuerdo a lo establecido de manera conjunta por México y Estados Unidos, las aportaciones serían de 20 por ciento y 80 por ciento, respectivamente.**

En total, la erradicación completa del gusano barrenador del ganado en Estados Unidos de América y México entre 1960 y 1991, tuvo un costo aproximado de 750 millones de dólares (MDD), lo que representaría 955 millones en valores del año 2020.

El informe también señala que, de manera más reciente, durante el año 2003, la activación del programa de emergencia por un brote en 12 municipios del estado de Chiapas derivados de una falla en la planta de moscas estériles, y la consecuente liberación de especímenes fértiles, repercutió en la inversión de **17.5 millones de pesos en tan solo cinco meses (36 millones en el año 2020).**

Hasta el momento, las entidades federativas donde se han presentado la presencia de este gusano son Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán Oaxaca y Veracruz, cuya suma en producción según el análisis realizado por la Sader a 2020 equivale a 35,974 millones de pesos.⁵

En cuanto a las exportaciones, entre el año 2010 y el 2019 la exportación mexicana de bovinos en pie crece a una tasa anual promedio de 11.30 por ciento, mientras que la de pieles y cueros de esta especie lo hace a tasa de 9.51 por ciento. De esta manera para el año 2019, se exportaron 1.38 millones de bovinos y 15,926 toneladas de pieles y cueros con valor de 914 millones de dólares (90 por ciento de animales en pie y 10 por ciento de pieles y cueros).⁶

La presencia y propagación del gusano barrenador ha llevado a restricciones en la exportación de ganado mexicano a Estados Unidos, reflejándose en un desplome de hasta 60 por ciento en las exportaciones de ganado en pie comparado con períodos precedentes, y pérdidas económicas estimadas en alrededor de 400 millones de dólares solo entre abril y julio de 2025.⁷

El gusano barrenador ha dejado pérdidas por mil 300 millones de dólares a los productores de ganado en México, quienes no pueden vender a Estados Unidos, informó el Consejo Nacional Agropecuario.⁸

Como se puede observar, el impacto económico que tiene en el sector la presencia del gusano barrenador en nuestro país es muy alto y la activación del programa de emergencia también implica una gran inversión, la última registrada costó tan solo 36 millones en el 2020 en tan solo 5 meses.

Otro aspecto preocupante sobre este tema es la investigación realizada por InSight Crime denominada “**Las entrañas del contrabando de ganado de Centroamérica hacia México**”⁹ quien, tras una investigación de 14 meses de duración, descubrieron una red de corrupción entre autoridades, narcotraficantes, empresarios y contrabandistas que mediante la ganadería ilegal ingresan a México ganado que no cumple con las certificaciones necesarias.

Adicionalmente, no se puede dejar de mencionar que la reaparición del gusano barrenador en territorio nacional está ligada directamente a los recortes y la insuficiente inversión en programas de prevención y vigilancia fitozoosanitaria: la reducción de fondos destinados a la técnica del insecto estéril, la desatención de los puntos de control fronterizo y el debilitamiento de las unidades móviles de inspección veterinaria crearon brechas en la barrera sanitaria sur, permitiendo que focos endémicos en Centroamérica trascendieran hacia Chiapas y Oaxaca; Además debemos sumar a esto, la falta de recursos para capacitación y equipamiento que han impedido una detección oportuna y la respuesta inmediata ante los primeros brotes, encendiendo alarmas que hoy comprometen la sanidad del sector y la continuidad de nuestras exportaciones.

No pasa desapercibido que, el 2 de mayo de 2025, el Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad

(Senasica) dio a conocer la puesta en marcha de nuevos puntos de verificación para reforzar el combate contra el gusano barrenador (*Cochliomyia hominivorax*). En particular, se informó que: Se acondicionaron cinco Puntos de Verificación e Inspección Federal (PVIF): La Trinitaria, Catazajá y Huixtla (Chiapas), desde julio de 2024 con la publicación del Dispositivo Nacional de Emergencia de Sanidad Animal (Dinesa); Tonalá (Tabasco), desde el 21 de noviembre de 2024; y Paraíso (Chiapas), desde el 26 de febrero de 2025; próximamente entrará en operación un sexto PVIF en Pedregal, Veracruz; asimismo, se autorizaron 17 Puntos de Verificación e Inspección Interna (PVI) en Veracruz, Tabasco, Chiapas y Oaxaca, tres Rutas de Inspección Itinerante (ITI) en Tabasco, Chiapas y Oaxaca, y 16 Sitios de Inspección (SI) en centros de acopio, engordas y rastros de Tabasco.¹⁰

No obstante, la incidencia de brotes no ha disminuido; por el contrario, se han detectado nuevos focos de infestación.

México ha reportado 14,321 casos acumulados de gusano barrenador del ganado (GBG) desde la primera detección en noviembre de 2024 hasta el 20 de enero de 2026, de los cuales 870 focos siguen activos según monitoreo oficial del Senasica.¹¹

La mayoría de las infecciones registradas hasta enero de 2026 están en:

- Chiapas: 5,580 casos,
- Oaxaca: 2,294;
- Veracruz: 2,150;
- Yucatán: 1,623;
- Tabasco: 1,109;
- Campeche: 706;
- Quintana Roo: 400.

El número de casos ha aumentado sostenidamente desde junio de 2025, cuando había poco más de 2,200 casos confirmados en ese año y del que la Comisión Permanente omitió discutir tan importante crisis sanitaria, hasta superar los 14 mil casos acumulados en enero de 2026.

En 2025 se confirmaron 111 casos de miasis humana causada por la plaga, concentrándose principalmente en Chiapas, aunque también hubo reportes en Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Oaxaca, Tabasco y Veracruz.¹²

Resulta, por tanto, imprescindible conocer con precisión el funcionamiento de los controles fronterizos, el grado de efectividad de las inspecciones y las causas por las cuales persisten los brotes, con el fin de ajustar de inmediato los protocolos de vigilancia y contención

Ante la gravedad del problema y la falta de resultados por parte del doctor Julio Berdegúé Sacristán, actual titular de la Sader, quien debería renunciar al cargo, es indispensable que el Poder Legislativo cuente con información puntual, verificable y coordinada de las otras dependencias federales que también están relacionadas con esta problemática.

Por ello, se plantea la necesidad de que esta honorable Cámara de Diputados exorte, respetuosamente, a la titular del Poder Ejecutivo para que rinda un informe interinstitucional que integre la participación de la Secretaría de Economía, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como del Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (Senasica),

Dicho informe deberá contener al menos, el estatus epidemiológico actualizado, las zonas afectadas, el impacto económico derivado de la suspensión comercial, la estrategia de erradicación vigente, los apoyos previstos para los ganaderos, las medidas de vigilancia fronteriza, el cumplimiento de los acuerdos internacionales en la materia y el efecto que han tenido los recortes presupuestales en la capacidad de respuesta del Estado.

Una crisis de esta magnitud no puede minimizarse ni responderse con omisiones. El Poder Legislativo tiene la obligación de exigir resultados, evaluar responsabilidades institucionales y garantizar que las y los productores ganaderos cuenten con el respaldo del Estado mexicano frente a esta emergencia zoonosanitaria.

Por estas razones, se somete a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural, a dar conocer el estado real de la problemática y/o crisis sanitaria provocada por el gusano barrenador, y ha instrumentar de forma inmediata una estrategia para atender los nuevos brotes que se registran en el país, generando cierres intermitentes para la importación de ganado hacia Estados Unidos de América en perjuicio del sector ganadero del país.

Notas:

1 EU vuelve cerrar su frontera al ganado mexicano por nuevo caso de gusano barrenador

2 https://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2025/04/asun_4893260_20250429_1745962463.pdf

3 México tendrá pérdidas millonarias diarias por freno de exportación de ganado a EU

4 [AnálisisSocioeconómicoGBG_2f22a99d-0284-4899-bdb8-56101f4ee9f9.pdf](#)

5 [AnálisisSocioeconómicoGBG_2f22a99d-0284-4899-bdb8-56101f4ee9f9.pdf](#)

6 Ibidem

7 <https://www.cronica.com.mx/nacional/2025/07/14/desplome-de-60-en-exportaciones-de-ganado-a-eu-por-gusano-barrenador-perdidas-de-114-mdd-diarios>

8 <https://forbes.com.mx/el-gusano-barrenador-ha-dejado-perdidas-por-mil-300-mdd-a-los-productores-de-ganado-en-mexico>

9 Las entrañas del contrabando de ganado de Centroamérica hacia México

10 AGRICULTURA intensifica acciones para contener la dispersión del gusano barrenador del ganado en el sur de México | Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural | Gobierno | gob.mx

11 <https://forbes.com.mx/mexico-acumula-14321-casos-de-gusano-barrenador>

12 <https://www.jornada.com.mx/noticia/2026/01/23/sociedad/en-2025-se-infectaron-111-personas-por-el-gusano-barrenador-en-mexico>

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, el día 1 de febrero del 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A HACER PÚBLICO BAJO EL MECANISMO DE DATOS ABIERTOS LOS ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL, LOS PROYECTOS EJECUTIVOS Y EL ANÁLISIS DEL COSTO BENEFICIO Y VIABILIDAD DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN FERROVIARIO ANUNCIADOS PARA EL 2026, Y PARA QUE SE SUSPENDAN DICHOS PROYECTOS FERROVIARIOS HASTA QUE SE GARANTICE SU VIABILIDAD FINANCIERA, PRESUPUESTAL, FUNCIONAL Y SU EJECUCIÓN ESPECIALIZADA, A CARGO DEL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo de urgente resolución, al tenor de los siguientes:

Considerandos

El Poder Ejecutivo federal ha anunciado que en 2026 presentará un programa de mayor inversión pública que incluirá un esquema de inversión mixta para impulsar el desarrollo de infraestructura del país. En dicho plan se priorizarán las obras enfocadas en trenes, carreteras, proyectos hídricos y de vivienda, además se anunció la creación de un consejo de promoción de in-

versiones¹ y en términos generales el gobierno federal tiene la intención de acelerar la inversión en infraestructura del país, entre los anuncios publicados se encuentran los siguientes:

Proyectos Ferroviarios Prioritarios

- Se están desarrollando varias líneas ferroviarias, incluyendo CDMX-Pachuca (57.56 kilómetros), CDMX-Querétaro (226 kilómetros) y Saltillo-Nuevo Laredo (398 kilómetros).
- La construcción está a cargo del Agrupamiento de Ingenieros Felipe Ángeles, con un enfoque en la infraestructura para el movimiento de carga y pasajeros.
- Se han generado más de 19,000 empleos en total, con múltiples frentes de construcción activos.

Avances en Construcción

- La vía CDMX-Pachuca tiene un avance del 13.70 por ciento, mientras que la CDMX-Querétaro presenta un 5.65 por ciento de progreso.
- Las actividades incluyen la cimentación, construcción de viaductos, y conformación de terraplenes y caminos de servicio.

Inicios de Estudio de ingeniería básica

- En primera etapa se realizan estudios para la ruta Querétaro -Irapuato y Saltillo-Nuevo León.
- En segunda etapa se tienen registrados las rutas Irapuato-Guadalajara, Querétaro- San Luis Potosí, San Luis Potosí-Salttillo y Mazatlán- Los Mochis.



Frente a estos nuevos proyectos de inversión ferroviaria, es importante que el Poder Legislativo conozca si estos son viables y sostenibles, considerando que la totalidad de las obras emprendidas por la pasada y esta administración han demostrado ser presupuestalmente insostenibles, presupuestalmente inviables, con daños irreparables al medio ambiente y sobre todo operar estas mega obras siguen costando más a las y los mexicanos, pues requieren subsidios públicos para mantenerlos a flote.

Las principales obras emblemáticas del sexenio de Andrés Manuel López Obrador —Tren Maya, Refinería de Dos Bocas y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)— registraron en conjunto un sobre costo de 673 mil millones de pesos, de acuerdo con un análisis de la organización México Evalúa.²

La organización subraya la magnitud del desvío presupuestal al señalar que este monto equivale a:

- 336 veces el presupuesto total de inversión destinado a ciencia, tecnología e innovación durante todo el sexenio (2 mil millones de pesos).
- 8.7 veces el presupuesto de inversión del sector agropecuario (77 mil millones de pesos).

Tren Maya: Es la obra con el mayor impacto presupuestal. El costo pasó de un estimado inicial de 197 mil millones de pesos a 544 mil millones de pesos al final del sexenio, lo que representa un sobre costo de 176 por ciento. El incremento fue progresivo: a mitad del sexenio ya alcanzaba los 242 mil millones, evidenciando una constante falta de control y planeación financiera.

Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA): Aunque el costo de construcción fue de 89 mil millones de pesos, ligeramente menor a los 96 mil millones originalmente previstos, el análisis incorpora el costo de la cancelación del Aeropuerto de Texcoco, que ascendió a 146 mil millones de pesos. En conjunto, el gasto total fue de 253.3 mil millones de pesos, lo que implica un sobre costo real de 145 por ciento. México Evalúa enfatiza que el gobierno gastó el equivalente a un aeropuerto nuevo en cancelar uno que nunca se construyó, sin beneficios económicos ni sociales.

A lo anterior debe agregarse el reportaje de Antonio López Cruz respecto a los costos y traslados de la aerolínea,³ en el cual se advierten los siguientes datos:

- Mexicana de Aviación ha implicado un gasto superior a los 20 mil millones de pesos para el gobierno federal, de los cuales más de 6 mil millones ya han sido ejercidos en la compra de la marca, subsidios operativos y aeronaves prestadas en comodato por la Secretaría de la Defensa Nacional.
- El compromiso financiero más alto corresponde a un contrato por 750 millones de dólares (alrededor de 15 mil millones de pesos) para la compra de 20 aviones Embraer E192, cuya entrega y pago se distribuye entre 2024 y 2027.
- Durante los primeros dos meses de 2025, la aerolínea presentó una baja participación en el mercado, con cifras muy reducidas en comparación con otras compañías del sector.
- En enero de 2025, Mexicana transportó apenas 33 mil 325 pasajeros, frente a más de un millón de Aeroméxico, casi dos millones de Viva Aerobus y 1.7 millones de Volaris.
- En febrero, la cifra cayó casi un 50 por ciento, movilizándose sólo 19 mil 987 pasajeros, mientras sus competidores mantuvieron promedios superiores al millón de traslados mensuales.
- Comparando con el mismo bimestre del año anterior, Mexicana apenas alcanzó 29 mil 791 pasajeros, frente a los millones de usuarios transportados por las otras tres aerolíneas nacionales.
- En 2024, la empresa comenzó con un presupuesto asignado de 119 millones de pesos, pero recibió ampliaciones presupuestales que elevaron su gasto anual a más de 2 mil millones de pesos.
- El incremento se explica en gran medida por el inicio del contrato con Embraer, que implicó un pago inicial de 80 millones de dólares en 2024, con pagos programados de 212 millones en 2025, 243 millones en 2026 y 215 millones en 2027.
- Aunque en el presupuesto de egresos se le asignaron originalmente 19.5 millones de pesos, se anticipa

que Hacienda vuelva a realizar ajustes este año para cumplir con los compromisos de pago establecidos en el contrato de adquisición de aeronaves.

Refinería de Dos Bocas: Tuvo una estimación inicial cercana a **211 mil millones de pesos**, pero su costo se elevó hasta **398 mil millones de pesos**. Además, a agosto de 2024, la refinería **operaba apenas al 50 por ciento de su capacidad**, lo que cuestiona no solo su costo final, sino su viabilidad operativa y rentabilidad.

En resumen, estos proyectos no solo han sido financieramente inviables, requiriendo inyecciones millonarias continuas, sino que además han carecido de planeación técnica y transparencia suficientes. Prácticas como iniciar obras sin estudios ambientales ni proyectos ejecutivos completos han resultado en impactos negativos y sobrecostos que terminamos pagando todos.

Al día de hoy, estas megaobras siguen representando un peso presupuestario: por ejemplo, tan solo en 2024, las empresas paraestatales vinculadas a fuerzas armadas (que incluyen Tren Maya, AIFA, Mexicana, etc.) tuvieron que ser subvencionadas con 20,998 millones de pesos para cubrir sus pérdidas, perdiendo recursos públicos a un ritmo de 15 millones de pesos diarios.⁴ Con este contexto, resulta preocupante que se pretendan lanzar nuevas inversiones multimillonarias sin antes demostrar su viabilidad, planificar adecuadamente su ejecución y garantizar su sostenibilidad económica y ambiental.

Si bien, las obras anunciadas para el 2026 persiguen “objetivos de desarrollo”, no se puede negar que frente a esta administración representan compromisos financieros y operativos de gran magnitud que podrían repetir los vicios de las obras previas si no se conducen con total transparencia y rigor técnico. La pregunta obligada sería si estas obras son viables y sostenibles o se convertirán en cargas presupuestales para las y los mexicanos. Particularmente preocupa:

- **Viabilidad y sustentabilidad financiera:** No se han presentado hasta ahora análisis públicos detallados de costo-beneficio para cada proyecto. Obras como el Tren Maya o la refinería Dos Bocas mostraron que las proyecciones optimistas iniciales subestimaron los costos reales en cientos de miles de millones, por ello, es imperativo conocer cuál es la in-

versión estimada real para cada nueva obra de 2026, las fuentes de financiamiento y si habrá participación privada o todo recae en el erario. También debe esclarecerse si estas inversiones generarán retornos económicos tangibles o si serán proyectos de gasto y subsidios permanentes. Sin esta información no es posible asegurar que los proyectos sean financieramente sostenibles o que no comprometerán otros rubros de próximos presupuestos.

- **Sustentabilidad ambiental y social:** Cada proyecto de infraestructura mayor conlleva impactos ambientales que deben evaluarse previamente. Sin embargo, la administración pasada optó por acelerar obras declarando su “seguridad nacional” para evadir trámites ambientales, resultando en daños ecológicos significativos (deforestación, afectación de acuíferos, desplazamiento de fauna y comunidades) en proyectos como el Tren Maya. A pesar de que la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas obliga a presentar dichos estudios. En los nuevos proyectos anunciados preocupa es necesario conocer si se han realizado ya las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) correspondientes y consultado a las comunidades locales. El Corredor Interoceánico atraviesa zonas de alta biodiversidad y población indígena; cualquier expansión sin las debidas medidas mitigará su viabilidad a largo plazo y podría violar derechos humanos, como ha sido señalado en el caso del Tren Maya.

- **Planeación técnica y transparencia:** La ausencia de proyectos ejecutivos detallados antes de arrancar las obras fue uno de los errores de las megaobras anteriores. Por ejemplo, en el Tren Maya el trazo se modificó varias veces sobre la marcha y hubo deficiente planeación detectada por la ASF,⁵ derivando en retrasos y sobrecostos. Para los nuevos proyectos de 2026, se desconoce si existen ya proyectos ejecutivos terminados (planos, estudios de ingeniería, calendarización, etc.) y si éstos han sido hechos públicos. La transparencia exige que dichos documentos base se den a conocer, de forma que expertos independientes puedan evaluar su solidez. La falta de un proyecto ejecutivo claro puede llevar a decisiones improvisadas, mala calidad en la construcción o incluso desvíos de recursos, como se documentó con la aparición de irregularidades y pagos indebidos en la construcción del Tren Maya. Asimismo, preocupa la opacidad sobre la conducción

de estas obras: muchas estarán a cargo de la Sedena o Semar que operan con menor escrutinio público, o vía empresas estatales de nueva creación. Es necesario establecer mecanismos de rendición de cuentas desde el inicio, para evitar que se oculten costos reales, se inflen presupuestos o se malgasten recursos sin que el Legislativo y la ciudadanía lo sepan a tiempo.

En virtud de lo anterior, y considerando que aún cargamos en el presupuesto los costos de las megaobras en curso, resulta inadmisibile que se pretenda emprender nuevos proyectos multimillonarios bajo la opacidad. No podemos aprobar a ciegas inversiones de tal magnitud sin asegurarnos de que no serán otro fracaso costoso. Por ello, es responsabilidad del Poder Legislativo exigir información completa y veraz sobre estos proyectos antes de que avancen. Solo con transparencia y planeación sólida podremos prevenir que las “obras emblemáticas” de hoy se conviertan en los elefantes blancos de mañana.

Asimismo, no podemos dejar de señalar que los recientes incidentes ferroviarios ocurridos en obras estratégicas del actual modelo de infraestructura confirman los riesgos de ejecutar proyectos sin planeación técnica integral, supervisión adecuada y controles de seguridad robustos. El descarrilamiento del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, ocurrido en la localidad de Nizanda, en el estado de Oaxaca, que dejó un saldo de 14 personas fallecidas y 98 personas lesionadas, evidenció fallas graves en la operación ferroviaria, mantenimiento de vías y protocolos de seguridad, a pesar de tratarse de un proyecto considerado prioritario y administrado por dependencias federales. Este hecho no sólo puso en riesgo la integridad de trabajadores y usuarios, sino que también generó cuestionamientos sobre la calidad de la infraestructura, la supervisión técnica y la urgencia con la que se han puesto en operación obras aún inconclusas.

De igual forma, el descarrilamiento del Tren Maya, en la estación de Izamal registrado en el estado de Yucatán, vinculado a la operación ferroviaria asociada a proyectos de conectividad en el sureste del país, refuerza la preocupación sobre la improvisación técnica, la falta de pruebas operativas suficientes y la ausencia de evaluaciones integrales de riesgo.

Estos accidentes no pueden ser considerados hechos aislados, sino síntomas de un patrón estructural en el que la premura política por inaugurar obras ha prevalecido sobre la seguridad, la planeación y la sostenibilidad de largo plazo. Resulta particularmente grave que, pese a estos antecedentes, se anuncien nuevas inversiones ferroviarias sin que el Ejecutivo haya transparentado los estudios técnicos, proyectos ejecutivos y análisis de viabilidad que garanticen que no se repetirán estos errores con consecuencias potencialmente más graves.

Honorable asamblea

La solicitud de información planteada se encuentra plenamente fundada en el marco constitucional y legal vigente.

El artículo 93 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la facultad del Congreso de la Unión para requerir información y exigir la comparecencia de autoridades, como parte de su función de control democrático y vigilancia del gasto público.

A su vez, la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria en su artículo 34 establece la obligación del Ejecutivo de transparentar los proyectos de inversión, así como de acreditar su rentabilidad social y sostenibilidad financiera mediante estudios de costo-beneficio.

En este contexto, resulta política y presupuestalmente irresponsable anunciar un nuevo paquete de inversiones multimillonarias sin que el Poder Legislativo, como órgano de control y equilibrio constitucional, cuente con la información mínima indispensable para evaluar su viabilidad financiera, sostenibilidad ambiental y racionalidad técnica. La experiencia reciente demuestra que las llamadas obras emblemáticas se han convertido en cargas permanentes para el erario, sostenidas artificialmente mediante subsidios públicos, ampliaciones presupuestales discrecionales y esquemas de opacidad que impiden la rendición de cuentas.

No se trata de oponerse al desarrollo ni a la inversión pública, sino de evitar que se repita un modelo fallido que ha privilegiado la improvisación sobre la planeación, la propaganda sobre la evaluación técnica y la opacidad sobre la transparencia. El país no puede se-

guir normalizando que proyectos de infraestructura inicien sin estudios ambientales concluidos, sin proyectos ejecutivos públicos y sin análisis costo-beneficio verificables, para después justificar sobrecostos, retrasos y fracasos operativos con recursos que deberían destinarse a salud, educación, agua, energía limpia o ciencia.

El Congreso de la Unión no puede ser un espectador pasivo ni un simple aprobador automático de decisiones que comprometen el presupuesto de esta y de futuras generaciones. Permitir que nuevas obras avancen sin claridad, información y control parlamentario sería renunciar a la función constitucional de vigilancia del gasto público y repetir los errores que hoy tienen a México financiando elefantes blancos.

Por ello, antes de autorizar, asignar o comprometer recursos públicos, es indispensable que el Ejecutivo federal rinda cuentas claras, completas y públicas.

Solo así se podrá determinar si las inversiones anunciadas para 2026 representan verdaderos motores de desarrollo o si, por el contrario, se encaminan a convertirse en nuevas cargas presupuestales que seguirán pagando las y los mexicanos durante décadas.

Por estas razones, se somete a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con el siguiente:

Punto de Acuerdo

Primero: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a al Poder Ejecutivo federal para que, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a hacer público bajo el mecanismo de datos abiertos, de manera inmediata, la documentación e información relativa a los nuevos proyectos de inversión ferroviaria, incluyendo de manera pormenorizada:

1. Estudios de impacto ambiental de cada una de las nuevas obras de infraestructura, con sus respectivos dictámenes, autorizaciones y medidas de mitigación en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley

General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. En particular, que se detalle el estado de las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA).

2. Los proyectos ejecutivos completos de dichas obras – es decir, los planes maestros, estudios técnicos, ingeniería de detalle, calendarios de ejecución y presupuestos estimados – que permitan conocer la planificación técnica con la que se pretende llevar a cabo cada proyecto, conforme a las disposiciones aplicables. Esto con el fin de verificar que cuentan con una programación adecuada y evitar improvisaciones que deriven en sobre costos o modificaciones sustantivas posteriores.

3. Los análisis de costo-beneficio y estudios de rentabilidad socioeconómica de cada nueva inversión de infraestructura, transparentando las proyecciones oficiales sobre los beneficios, frente a los costos totales estimados incluyendo costos de construcción, operación, mantenimiento a largo plazo y eventuales subsidios, conforme a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. Estos estudios deben fundamentar la viabilidad económica de dichos proyectos.

4. Los estudios técnicos de seguridad operativa, mantenimiento y gestión integral de riesgos, así como los protocolos de supervisión y conservación de vías, mediante los cuales se garantice la operación segura de los nuevos proyectos y que estos fueron supervisados por personas especialistas en la materia, con la finalidad de prevenir incidentes y descarrilamientos, como los ocurridos en Yucatán y Oaxaca, asegurando que las obras no serán puestas en operación sin haber cumplido con pruebas técnicas, certificaciones y estándares de seguridad suficientes para proteger la integridad de las personas, los bienes públicos y la continuidad del servicio ferroviario.

Segundo: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, para que se suspenda la ejecución de todos los proyectos ferroviarios, hasta en tanto no se ga-

rantice su viabilidad financiera, presupuestal, funcional y ejecución especializada.

Notas:

1 Sheinbaum alista programa de inversión con esquema mixto y obras estratégicas para 2026

2 AIFA, Dos Bocas y Tren Maya registraron un sobre costo de 673 mil millones de pesos, acusa ONG | LatinUS

3 Tras 2 años y 20 mil mdp, Mexicana no levanta el vuelo | El Universal

4 No le salen las cuentas a la 4T: AIFA, Tren Maya y Mexicana de Aviación pierden 5 mil 612 mdp – El Financiero

5 ASF encuentra nuevas irregularidades y desvíos financieros en la construcción del Tren Maya | LatinUS

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, el día 1 de febrero del 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA COMANDANCIA DE LA GN Y A LOS GOBIERNOS DE HIDALGO Y NUEVO LEÓN A INTEGRAR UNA ESTRATEGIA GENERAL DE SEGURIDAD EN LOS TRAMOS CARRETEROS CON REPORTES DE ALTA INCIDENCIA DELICTIVA DENTRO DE LA AUTOPISTA Y CARRETERA FEDERAL 57, A CARGO DEL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, y demás aplicables del Reglamen-

to de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta asamblea la proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes:

Considerandos

Como se ha referido ya en diversos puntos de acuerdo promovidos ante esta Cámara de Diputados, la carretera federal No. 57 que va de la Ciudad de México a Piedras Negras, es considerada la columna vertebral del sistema carretero del país; cuenta con una longitud total de mil 295 kilómetros y atraviesa los estados de Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro, México, Hidalgo y Ciudad de México.

Esta carretera es fundamental para el turismo y el comercio, pues atraviesa el norte de México; de hecho, se estima que diariamente transitan alrededor de 140 mil vehículos por su carpeta, al tiempo que concentra cerca del 50 por ciento del comercio terrestre nacional.¹

En el PRI hemos insistido en la importancia de ésta para la movilidad nacional y es por ello que también hemos señalado la actual situación de violencia en que se encuentra esta importante carretera.

De acuerdo con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública presentados en la mañana, durante el 2025 se reportaron alrededor 6,245 robos de autotransporte.²

La situación es tan grave que entre enero y agosto del 2025 en promedio se presentaron 28 robos diarios. Además, la mayor parte de estos incidentes se generan en la carretera 57, en donde diversas víctimas han señalado que los asaltos se han transformado recurrentes sin que ninguna autoridad atienda la problemática.

Entre los tramos más peligrosos está el ubicado en el estado de Hidalgo a la altura de Tepeji del Río y en el punto de colindancia entre los estados de Nuevo León, Coahuila y Tamaulipas.

En el caso de Tepeji del Río se ha llegado a detectar que diversas bandas delictivas dejan objetos en la carretera con el objetivo de dañar las llantas de los carros obligando al usuario a detenerse. Una vez hecho lo anterior asaltan el vehículo ubicado en la orilla de la carretera.

Fue de esta forma que a las 21:00 horas del pasado 12 de enero una familia fue víctima de asalto. El carro impactó con una piedra colocada en el camino que provocó la ponchadura de la llanta. Así, cuando la familia se orilló para cambiar el neumático, dos sujetos interceptaron el vehículo.

Durante el robo, el conductor fue golpeado en la cabeza, a la vez que los asaltantes les ordenaron a los demás pasajeros que se agacharan mientras los despojaban de sus pertenencias.

Por lo que respecta al tramo ubicado en el norte de México, en la colindancia entre Nuevo León, Coahuila y San Luis Potosí, se han presentado diversos reportes de alarma que requieren de una atención inmediata.

En febrero del 2022 se encontraron a 135 indocumentados que estaban siendo trasladados hacia el estado de Nuevo León; posteriormente en agosto de ese mismo año, a la altura del kilómetro 14+500 del tramo Matehuala-San Roberto, se localizaron 47 migrantes que se encontraban encerrados en la caja de un tráiler.⁴ En noviembre de ese mismo año se rescató de la caja de un tráiler a 123 personas, de las cuales 34 eran niñas, niños y adolescentes. Además, el pasado 10 de agosto del 2025 comenzó a circular en redes sociales un video en donde personas con armas exclusivas del ejército detuvieron una camioneta y bajaron a la fuerza a la persona que conducía.

La situación es tan grave que el pasado martes 27 de enero del presente año, se dio a conocer que personal de avanzada y logística de la presidenta de México fue víctima de un asalto mientras se desplazaba por el tramo que conecta la capital de San Luis Potosí con el municipio de Matehuala. De acuerdo con los reportes, la situación ocurrió a la altura del kilómetro 67, cerca de la localidad del El Huizache, el equipo encargado de realizar los preparativos para las actividades de la mandataria fue interceptados por personas armadas quienes los obligaron a detenerse y los despojaron de su equipo audiovisual, así como su dinero y pertenencias.³

Es importante destacar que el tramo en donde ocurrió el incidente es considerado uno de los más peligrosos de México, por lo que resulta necesario reforzar la vigilancia en la zona. De esta forma, en el PRI insistimos en la necesidad de proteger ese tramo carretero a

fin de brindar seguridad, paz y bienestar a los conductores, familias y transportistas.

Por lo anteriormente expuesto, se emite el siguiente:

Punto de Acuerdo

Primero: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Comandancia de la Guardia Nacional para que integre una estrategia general de seguridad y fortalezca los operativos de vigilancia en los tramos carreteros con reportes de alta incidencia delictiva de la autopista y/o carretera federal 57, específicamente en los tramos carreteros de Tepeji del Río y de Matehuala a Monterrey, a fin de garantizar la seguridad de los conductores, familias y transportistas.

Segundo: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta al gobierno del estado de Hidalgo a coadyuvar y colaborar en la integración de una estrategia de seguridad y en el fortalecimiento de los operativos de vigilancia en el tramo de Tepeji del Río en la autopista y/o carretera 57, a fin de garantizar la seguridad de los conductores, familias y transportistas.

Tercero: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta al gobierno del estado de Nuevo León a coadyuvar y colaborar en la integración de una estrategia de seguridad y en el fortalecimiento de los operativos de vigilancia en el tramo Monterrey a Matehuala en la autopista y/o carretera 57, a fin de garantizar la seguridad de los conductores, familias y transportistas.

Notas:

1 <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/contara-el-municipio-de-queretaro-vehiculos-en-la-57-10057974.html>

2 <https://www.tyt.com.mx/nota/robo-con-violencia-a-transportistas-el-delito-que-mas-cae-en-2025-gobierno-de-sheinbaum>

3 <https://codigosanluis.com/fgr-ataque-equipo-claudia-sheinbaum-slp/>

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, el día 1 de febrero del 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL CSN, A DAR A CONOCER EL PROGRAMA PARA LA SEGURIDAD NACIONAL CORRESPONDIENTE AL PERIODO 2024- 2030, A FIN DE GARANTIZAR LA TRANSPARENCIA, LEGALIDAD Y CONTROL DEMOCRÁTICO EN LA CONDUCCIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD NACIONAL, A CARGO DEL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta asamblea la proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

Considerandos

En México existen dos instrumentos clave en materia de seguridad nacional: **el Programa para la Seguridad Nacional y la Agenda Nacional de Riesgos**. El primero es el documento rector de la política de Seguridad Nacional del Estado mexicano, el cual expresa las prioridades y la visión del gobierno en la materia durante un sexenio, así como los objetivos estratégicos que la definen. En términos generales, es el instrumento de mayor importancia de planeación estratégica del Estado en materia de preservación de la soberanía, la integridad territorial y el orden constitucional.

Por su parte, la Agenda Nacional de Riesgos es un producto de inteligencia mediante el cual se identifican riesgos y amenazas que enfrenta el país, evalúa su probabilidad de ocurrencia y las vulnerabilidades del Estado, definiendo las áreas prioritarias para la acción institucional.

Ambos documentos son piezas fundamentales en la definición de la estrategia del Estado mexicano en materia de seguridad nacional, encuentran su fundamento legal en la Ley de Seguridad Nacional, la cual establece que corresponde al Consejo de Seguridad Nacional conocer tanto el Programa para la Seguridad Nacional como la Agenda Nacional de Riesgo, los cuales deben ser propuestos por su secretario técnico. De igual forma, la ley establece que corresponde a dicho consejo evaluar de manera periódica ambos instrumentos a fin

de garantizar su seguimiento institucional y la actualización continua de las políticas de seguridad.

La importancia de la presentación, evaluación y seguimiento por parte de las autoridades en materia de seguridad nacional de ambos documentos radica en:

- Son los instrumentos estratégicos fundamentales del Estado mexicano en materia de seguridad nacional, los cuales están previstos en la Ley de Seguridad Nacional, lo que les otorga fundamento legal y carácter obligatorio.
- Orientan las acciones de inteligencia, defensa, prevención y respuesta ante amenazas internas y externas.
- El Programa para la Seguridad Nacional establece el marco sexenal de planeación estratégica, alineado al Plan Nacional de Desarrollo.
- La Agenda Nacional de Riesgos identifica los riesgos y amenazas, su probabilidad de ocurrencia y las vulnerabilidades del Estado.
- Ambos permiten al Estado anticipar escenarios de riesgo, coordinar esfuerzos interinstitucionales y priorizar recursos públicos de forma eficaz.
- Facilitan el seguimiento y evaluación periódica por parte del Consejo de Seguridad Nacional, además de fortalecer la toma de decisiones informada y basada en inteligencia estratégica, indispensable para garantizar la continuidad del proyecto de nación y el funcionamiento del Estado.
- Establece los mecanismos de coordinación interinstitucional entre la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), Marina (Semar), Gobernación (Segob), Relaciones Exteriores (SRE), Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC),
- La Agenda Nacional de Riesgos permite orientar los recursos y esfuerzos del Estado mexicano en tareas de inteligencia y protección.

Programa para la Seguridad Nacional 2009-2012¹

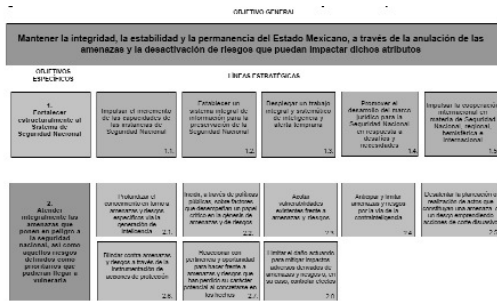
La obligación de la publicación en el Diario Oficial de la Federación del **Programa para la Seguridad Na-**

cional es obligatoria desde la publicación de la Ley de Seguridad Nacional de 2005, en consecuencia, el primer programa fue el correspondiente al 2009-2012 el cual estableció en su diagnóstico como los principales desafíos que vive el país en materia de seguridad nacional a la **delincuencia organizada**, particularmente la coerción sobre autoridades, cooptación de instituciones de seguridad y justicia, y debilitamiento del monopolio estatal de la fuerza; el **narcotráfico** y su alta capacidad económica de las organizaciones criminales que penetran instituciones públicas debilita la economía y desafían al Estado; **grupos armados** generadores de actos violentos que afectan el desarrollo del país y la planta productiva; el **terrorismo** que posibilidad de actos terroristas en el país o uso del territorio como plataforma para actividades ilícitas internacionales y las **vulnerabilidades en fronteras** como el tráfico ilícito de armas, drogas y personas, debilitamiento de controles institucionales y violencia asociada al narcotráfico. ?

Así mismo, estableció como riesgos a la seguridad nacional los siguientes:

- Conflictos políticos y sociales: Riesgos a la gobernabilidad democrática si los conflictos desbordan las instituciones.
- Pérdida de cohesión social: Dinámicas que debilitan el tejido social y la vitalidad del régimen democrático.
- Dinámicas migratorias: Presión multidimensional en las fronteras por tráfico ilícito de personas.
- Pandemias y epidemias: Riesgos sanitarios que afectan el desarrollo integral de los mexicanos.
- Medio ambiente y calentamiento global: Impactos climáticos como inundaciones y sequías que afectan recursos naturales y desarrollo nacional.
- Desequilibrios en el desarrollo nacional: Factores como pérdida de competitividad, escaso crecimiento económico y desigualdad que pueden comprometer el desarrollo del país.

En dicho programa se establecen también los objetivos prioritarios los cuales



Programa para la Seguridad Nacional 2014 – 2018²

El Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018 identificó los siguientes riesgos y amenazas que pueden afectar la seguridad y el desarrollo de México:

- **Desastres naturales y pandemias:** México es vulnerable a desastres naturales debido a su ubicación geográfica y condiciones geológicas, como sismos, actividad volcánica y fenómenos hidrometeorológicos. También enfrenta riesgos antropogénicos como incendios forestales y derrames químicos. Estos eventos pueden impactar instalaciones estratégicas, cohesión social y el bienestar de la población. En los últimos 28 años, 16 desastres naturales han costado más de 457 mil millones de pesos y más de 8 mil vidas humanas. Además, las pandemias representan un riesgo significativo para la salud y la economía.
- **Delincuencia organizada transnacional:** La delincuencia organizada ha aumentado su capacidad operativa, generando violencia, impunidad y afectando la confianza en las instituciones. Este fenómeno incluye actividades como narcotráfico, lavado de dinero, secuestro, extorsión y trata de personas. La fragmentación de estructuras criminales ha llevado a cambios en rutas de tráfico, diversificación de actividades ilícitas y aumento del consumo interno de drogas. El gobierno ha implementado estrategias como el Programa Nacional de Seguridad Pública y la Estrategia Nacional Antisecuestro para combatir este problema.
- **Ciberseguridad:** El ciberespacio se ha convertido en un ámbito de riesgo, con ataques a infraestructura crítica, intereses económicos y redes de información. México carece de una cultura sólida de seguridad de la información, lo que lo hace vulnerable. Se requiere una política de Estado en ciberseguri-

dad y ciberdefensa para proteger intereses nacionales. El gobierno opera el Centro Nacional de Respuesta a Incidentes Cibernéticos (CERT MX) y trabaja en el desarrollo de un marco jurídico actualizado.

- **Fronteras, mares y flujos migratorios irregulares:** México enfrenta desafíos en la gestión de sus fronteras terrestres y marítimas, que son vulnerables a flujos ilícitos como tráfico de drogas, armas y personas. El fenómeno migratorio impacta la dinámica poblacional y genera problemas laborales y de salud en comunidades fronterizas. La Estrategia Integral de Atención a la Frontera Sur busca fortalecer la presencia estatal y coordinar acciones con países vecinos.
- **Terrorismo y armas de destrucción masiva:** Aunque México no ha sido blanco de ataques terroristas, su posición geográfica podría ser utilizada por organizaciones terroristas para planear atentados contra Estados Unidos. El gobierno ha diseñado una estrategia nacional contra el terrorismo, enfocada en prevención, disuasión, detección y respuesta, además de fortalecer la cooperación internacional.

Este programa estableció una política multidimensional para enfrentar los desafíos de México en el siglo XXI, con un enfoque en la seguridad, defensa y desarrollo y en particular estableció como objetivos estratégicos la consolidación del Sistema de Seguridad Nacional (SSN) para fortalecer las capacidades institucionales para atender vulnerabilidades, riesgos y amenazas y adoptar una perspectiva multidimensional: Coordinar autoridades e instituciones para garantizar los intereses nacionales.

Para hacer frente a estos riesgos y amenazas se planteó como estrategias clave el **fortalecer la prevención y la capacidad de respuesta**, a través del desarrollo de inteligencia estratégica, una mayor coordinación interinstitucional y el reforzamiento operativo de las Fuerzas Federales. De manera complementaria, es esencial promover una **cultura de seguridad nacional**, que fomente valores, conocimientos y prácticas cívicas que involucren activamente a la sociedad civil en la defensa de la soberanía y el orden constitucional. Asimismo, la **cooperación internacional** resulta fundamental, tanto mediante la participación en foros multilaterales como en el fortalecimiento de las rela-

ciones bilaterales, particularmente con países vecinos. Finalmente, la **modernización tecnológica** debe ser una prioridad, con inversiones sostenidas en infraestructura, equipamiento y capacitación especializada en áreas estratégicas como la ciberseguridad, la inteligencia digital y la defensa nacional.

Omisión de la presentación del Programa para la Seguridad Nacional durante los sexenios de la cuarta transformación.

Una de las omisiones más graves cometidas por los gobiernos de Morena ha sido la falta de transparencia y rendición de cuentas en materia de Seguridad Nacional. Desde la administración anterior, **se incumplió con su elaboración, aprobación y publicación del Programa para la Seguridad Nacional en el Diario Oficial de la Federación**, el cual es una obligación legal ya que dicho documento es fundamental para la planeación, evaluación y su coordinación de las acciones del Estado en esta materia.

La única referencia publicada se encuentra en el marco de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública, que en su apartado 8, se establecen algunos párrafos relacionados con la “**Seguridad pública, seguridad nacional y paz**” en la cual se define lo que el gobierno entiende como seguridad nacional y plantea una serie de objetivos estratégicos para el gobierno de México como la de coordinar la ejecución del “**Programa para la Seguridad Nacional del gobierno de México**”, el cual no es público. También se plantea la propuesta de la creación de la Guardia Nacional, que en ese momento tenía un carácter civil. Sin embargo, en estas páginas no se advierten los riesgos, amenazas, prioridades y líneas de acción del gobierno federal en la protección de la soberanía, la integridad territorial y el orden constitucional.

Por lo que corresponde a la actual administración, a la fecha, tampoco se ha publicado el **Programa para la Seguridad Nacional** que le corresponde.

Honorable asamblea

La seguridad nacional no puede ni debe ser manejada con opacidad ni improvisación. Sin embargo, tanto la administración federal anterior como la actual han incurrido en una **grave omisión institucional al no publicar el Programa para la Seguridad Nacional**, de-

jando al país sin un marco rector visible, evaluable y sujeto al escrutinio democrático.

Esta falta de transparencia no es un simple vacío administrativo, es una señal clara de un régimen que ha decidido hacer de la seguridad nacional una política cerrada, poco transparente y que no pueda ser medible, ni evaluable. A esto se suma la omisión en la instalación de la Comisión Bicameral de Seguridad Nacional, que por mandato legal tiene la obligación de conocer el Proyecto Anual de la Agenda Nacional de Riesgos y ejercer el control y evaluación del Programa para la Seguridad Nacional.

Mientras el crimen organizado se fortalece, las amenazas se diversifican y el territorio se fragmenta bajo la violencia, los gobiernos de Morena han optado por la opacidad, impidiendo el conocer la ruta estratégica que debería guiar las decisiones del Estado mexicano en materia de seguridad nacional.

Más preocupante aún es que esta omisión **no es aislada ni accidental**, sino parte de una política deliberada de **centralización autoritaria y militarización sin controles democráticos**. La falta del programa vulnera la Ley de Seguridad Nacional, debilita las capacidades del Consejo de Seguridad Nacional, y deja al Congreso sin insumos para ejercer su función de contrapeso.

En lugar de garantizar gobernabilidad estratégica, el gobierno ha preferido **incumplir** su obligación de definir, prevenir y enfrentar las amenazas a la soberanía, la estabilidad y el orden constitucional. Esta ausencia de planeación formal no solo exhibe una visión reduccionista de la seguridad, sino que **traiciona el deber del Estado de proteger a la nación con claridad, legalidad y responsabilidad**.

Los artículos 2, 12, 13 y 15 de la Ley de Seguridad Nacional señalan:

Artículo 2.- Corresponde al titular del Ejecutivo federal la determinación de la política en la materia y dictar los lineamientos que permitan articular las acciones de las dependencias que integran el Consejo de Seguridad Nacional.

Artículo 12.- Para la coordinación de acciones orientadas a preservar la seguridad nacional se esta-

blece el Consejo de Seguridad Nacional, que estará integrado por:

- I. El titular del Ejecutivo federal, quien lo presidirá;
- II. El secretario de Gobernación, quien fungirá como Secretario Ejecutivo;
- III. El secretario de la Defensa Nacional;
- IV. El secretario de Marina;
- V. El secretario de Seguridad Pública;
- VI. El secretario de Hacienda y Crédito Público;
- VII. El secretario de la Función Pública;
- VIII. El secretario de Relaciones Exteriores;
- IX. El secretario de Comunicaciones y Transportes;
- X. El fiscal general de la República, y
- XI. El director general del Centro de Investigación y Seguridad Nacional.

Los integrantes del Consejo no podrán nombrar suplente. En caso de ausencia del presidente, el Secretario Ejecutivo presidirá la reunión.

El consejo contará con un secretario técnico, que será nombrado por el presidente de la República, dependerá directamente de él, contará con un equipo técnico especializado y un presupuesto asignado en el Presupuesto de Egresos de la Federación. éste no será integrante del consejo.

Artículo 13.- El Consejo de Seguridad Nacional es una instancia deliberativa cuya finalidad es establecer y articular la política en la materia. Por tanto, conocerá los asuntos siguientes:

- I. La integración y coordinación de los esfuerzos orientados a preservar la seguridad nacional;
- II. Los lineamientos que permitan el establecimiento de políticas generales para la seguridad nacional;

III. El Programa para la Seguridad Nacional y la definición anual de la Agenda Nacional de Riesgos;

IV. La evaluación periódica de los resultados del programa y el seguimiento de la Agenda Nacional de Riesgos;

V. Los programas de cooperación internacional;

VI. Las medidas necesarias para la seguridad nacional, dentro del marco de atribuciones previsto en la presente ley y en otros ordenamientos aplicables;

VII. Los lineamientos para regular el uso de aparatos útiles en la intervención de comunicaciones privadas;

VIII. Los lineamientos para que el centro preste auxilio y colaboración en materia de seguridad pública, procuración de justicia y en cualquier otro ramo de la Administración Pública que acuerde el consejo;

IX. Los procesos de clasificación y desclasificación de información en materia de seguridad nacional, y

X. Los demás que establezcan otras disposiciones o el presidente de la República.

Artículo 15.- El secretario técnico del consejo tendrá a su cargo las siguientes funciones:

I. Elaborar y certificar los acuerdos que se tomen en el consejo, llevando su archivo y el de los instrumentos jurídicos que se generen en el seno del mismo;

II. Realizar las acciones necesarias para la debida ejecución y seguimientos de los acuerdos del consejo;

III. Proponer al consejo políticas, lineamientos y acciones en materia de seguridad nacional;

IV. Proponer el contenido del Programa para la Seguridad Nacional;

V. Presentar al consejo la Agenda Nacional de Riesgos;

VI. Elaborar los informes de actividades que ordene el consejo;

VII. Entregar en tiempo a la Comisión Bicameral la documentación e informes a las que se refiere el artículo 57 de la presente ley;

VIII. Administrar y sistematizar los instrumentos y redes de información que se generen en el seno del consejo;

IX. Promover la ejecución de las acciones conjuntas que se acuerden en el Consejo, de conformidad con las bases y reglas que emita el mismo y con respeto a las atribuciones de las instancias vinculadas;

X. Realizar estudios especializados en materias relacionadas con la seguridad nacional por acuerdo del consejo;

XI. Realizar el inventario de la infraestructura estratégica del país;

XII. Solicitar información necesaria a las dependencias federales para seguridad nacional que requiera explícitamente el consejo, y

XIII. Las demás que señalen las leyes y reglamentos, o que sean necesarias para cumplir las anteriores.

Por estas razones, se somete a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Consejo de Seguridad Nacional para que, de conformidad con la Ley de Seguridad Nacional, instruya a su secretario técnico a elaborar, presentar y someter a consideración de dicho consejo el Programa para la Seguridad Nacional 2024–2030, y una vez aprobado, se ordene su publicación en el Diario Oficial de la Federación, a fin de dar cumplimiento al marco legal vigente, garantizar la transparencia, la planeación estratégica del Estado y el control democrático de la política de seguridad nacional.

Segundo.- La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al

Consejo de Seguridad Nacional para que, a la brevedad, instruya a su secretario técnico a elaborar y presentar el proyecto del contenido de la Agenda Nacional de Riesgos 2025, y para que dicho documento sea remitido de manera inmediata del Congreso de la Unión, a fin de que esta pueda conocerlo, revisarlo y emitir la opinión correspondiente, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales de control, evaluación y seguimiento de la política de seguridad nacional que establece la Ley de Seguridad Nacional.

Notas:

1 DOF - Diario Oficial de la Federación

2 [mexico——programa-para-la-seguridad-nacional.pdf](#)

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, el día 1 de febrero del 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES. A SUSPENDER LA OPERACIÓN DEL TREN MAYA, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ Y ERUBIEL LORENZO ALONSO QUE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, diputados Rubén Ignacio Moreira Valdez y Erubiel Lorenzo Alonso Que, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo de urgente resolución, al tenor de los siguientes

Considerandos

En diciembre del 2020, durante el gobierno del expresidente Andrés Manuel López Obrador la Marina y el Ejército comenzaron a ser utilizados para actividades distintas a la de su naturaleza orgánica. Esto es porque a pesar de que las fuerzas armadas fueron creadas para defender a la Nación, éstas iniciaron trabajos de construcción, operación y administración de aeropuertos y ferrocarriles.

Fue así como se anunció la construcción de los Proyectos Ferroviarios 2018-2050 que plantea la necesidad de construir más de tres mil kilómetros de vías férreas. A pesar de que los trenes han sido una de las grandes banderas del gobierno anterior y del actual, desde sus inicios se observaron irregularidades que ponen en entredicho la viabilidad e incluso la seguridad de estos.

A decir verdad de acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación, durante la Cuenta Pública 2020 se identificaron irregularidades en la construcción del Tren Maya por más de mil cuarenta y cuatro millones de pesos, entre las que se destacan transferencias irregulares de recursos de Fonatur al tren para servicios y suministros.¹

Para el 2022 se volvieron a detectar más irregularidades por un total de 785 millones de pesos en siete de los ocho tramos que revisaron entre los que se observó sobrecostos, pagos indebidos y la compra de un terreno que no fue utilizado para el tren.²

Además de los posibles actos de corrupción, la construcción del tren también dejó ver la falta de experiencia y capacidad para la realización de obras de ingeniería civil, pues la auditoría también evidenció que la construcción del tren inició de manera improvisada, sin estudios de factibilidad y sin una programación clara por lo que se generaron sobrecostos y problemas técnicos.

Por su fuera poco el Órgano Interior de Control de Fonatur señaló que el tramo 5 sur contaba con deficiencias en la implementación del programa de gestión hídrica y vulnerando la fauna de la zona, lo que provocó graves afectaciones al medio ambiente y violaciones a los tratados nacionales e internacionales en la materia de los que México es parte. De hecho la Procuraduría

Federal del Medio Ambiente (Profepa) determinó que existe contaminación por cemento en varias cuevas y cenotes de un acuífero que se encuentra entre Playa del Carmen y Tulum. Además también detectaron la modificación topoforme de las cavernas y extracción de agua sin permiso, así como relleno y sepultamiento de material pétreo de cavernas.³

Todo lo anterior revela la falta de experiencia, capacidad y cuidado para la realización de obras civiles, a la par que también permiten advertir que el tren cuenta con diversas deficiencias que pueden poner en riesgo la integridad de las personas pasajeras, tanto es así que desde su inauguración hasta la fecha ya lleva cuatro descarrilamientos.

El primero tuvo lugar el 25 de marzo del 2024 en Tixkokob cuando el carro se salió de las vías al ingresar a la estación circulando a baja velocidad, debido a una falla en la fijación mecánica en el cambio de vía. Tan sólo un mes después, el 16 de abril del 2024 en Izamal, se reportó un segundo descarrilamiento que afectó la operatividad de los trenes.

Posteriormente en agosto del 2024, nuevamente en Izamal se produjo un segundo descarrilamiento. Finalmente 13 de agosto del 2025 por tercera vez en Izamal un tren se salió de la vía, generando daños materiales a los usuarios.⁴

Es importante enfatizar que el tren fue inaugurado en diciembre del 2023 por lo que la primera falla se produjo tan sólo tres meses después de haber iniciado operaciones, además se destacan que ya se ha producido de manera reiterada descarrilamientos en el tramo de Izamal sin que a la fecha se hayan realizado estudios o análisis sobre el problema que podría existir en ese tramo.

De igual forma hay que destacar que no es el único proyecto ferroviario a cargo de la Secretaría de la Defensa o la Secretaría de Marina que ha presentado este tipo de situaciones, pues el pasado 28 de diciembre del 2025 se registró un terrible accidente en la Línea Z del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Que cobró la vida de 14 pasajeros cuando el tren salió de las vías y cayó por un talud de más de 6 metros.⁵

Ante los acontecimientos observados, queda claro que la operatividad de los trenes es deficiente y las vías

presentas diversas problemáticas, es precisamente por lo anterior que este punto de acuerdo considera pertinente suspender la operación del Tren Maya a fin de realizar los estudios necesarios y poder así prever un accidente como el que ya ocurrió en el Istmo.

Por lo anterior se presenta el siguiente

Punto de Acuerdo

Primero: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de la Defensa Nacional, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, SA de CV, y a Tren Maya, SA de CV, a realizar pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Segundo: La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de la Defensa Nacional, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca- Maya-Mexica, SA de CV, y a Tren Maya, SA de CV, a suspender la operación del Tren Maya hasta en tanto no se realicen pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Notas

1 <https://www.jornada.com.mx/notas/2022/02/20/politica/asf-de-tecta-anomalias-por-mas-de-mil-44-mdp-en-obras-de-tren-maya/>

2 <https://politica.expansion.mx/mexico/2024/02/24/improvisaciones-pagos-indebidos-sobrecosto-lo-que-la-asf-detecta-en-tren-maya>

3 <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Confirma-Profepa-contaminacion-de-cenotes-por-derrama-de-cemento-en-tramo-5-sur-del-Tren-Maya-20240429-0071.html>

4 <https://energiyahoy.com/nacional/tren-maya-cuantos-accidentes-ha-tenido-desde-su-inauguracion/#:~:text=Accidentes%20registrados%20del%20Tren%20Maya,estaci%C3%B3n%20circulando%20a%20baja%20velocidad.>

5 <https://transporte.mx/accidente-del-tren-interoceanico-en-oaxaca-la-tragedia-que-sacude-al-proyecto-ferroviario-de-sheinbaum/>

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro el día 1° de febrero del 2026.

Diputados: Rubén Ignacio Moreira Valdez y Erubiel Lorenzo Alonso Que (rúbricas)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SRE A REFORZAR LA ATENCIÓN Y PROTECCIÓN CONSULAR A PERSONAS MEXICANAS EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, ANTE EL INCREMENTO DE ACCIONES DE CONTROL MIGRATORIO, A CARGO DE LA DIPUTADA NADIA NAVARRO ACEVEDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, Nadia Navarro Acevedo, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 3, fracción XX; y 79, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La política migratoria actualmente implementada por el gobierno de los Estados Unidos ha adoptado un carácter cada vez más agresivo, particularmente a través

de las acciones del Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE), cuyas prácticas de control migratorio incluyen redadas sistemáticas en centros de trabajo, espacios públicos, zonas residenciales y sedes judiciales. Estas acciones, lejos de limitarse a la ejecución de procedimientos administrativos individuales, se han convertido en una estrategia de presión generalizada que impacta de manera directa y desproporcionada a la población migrante, entre la cual se encuentra un número significativo de personas de nacionalidad mexicana.

Las redadas y detenciones masivas se ejecutan frecuentemente sin criterios de proporcionalidad ni consideración del arraigo social, familiar o laboral de las personas afectadas, generando escenarios de separación familiar, detenciones arbitrarias y un ambiente de constante persecución. Esta política ha producido un clima de temor e incertidumbre permanente entre las comunidades mexicanas radicadas en los Estados Unidos, afectando no solo a quienes se encuentran en situación migratoria irregular, sino también a personas con estatus legal, familias mixtas y comunidades enteras que ven alterada su vida cotidiana por el riesgo latente de detención.

La agresividad de estas acciones ha transformado el fenómeno migratorio en una situación de emergencia humanitaria y de derechos humanos para la población mexicana en el exterior. La constante amenaza de redadas en espacios laborales y públicos inhibe el acceso a servicios básicos, desalienta la denuncia de abusos laborales o delitos, y limita el ejercicio de derechos fundamentales por miedo a ser detenido. Asimismo, las detenciones en cortes migratorias y otros espacios institucionales erosionan la confianza en el sistema de justicia y colocan a las personas migrantes en una situación de indefensión jurídica.

Este contexto afecta de manera particular a ciudades con alta concentración de población mexicana, como Nueva York, en esta ciudad, la comunidad poblana constituye una presencia demográfica y cultural significativa. Algunos estudios estiman que cerca de 300 000 personas originarias del estado de Puebla residen en el área metropolitana de Nueva York, donde conforman una parte sustancial de los “Pequeños Méxicos” distribuidos en barrios como Jackson Heights, el Bronx, Brooklyn y Staten Island, y participan activamente en redes laborales, culturales y sociales que sos-

tienen tanto a su comunidad como a la economía local. En el área de Nueva York, New Jersey y Connecticut, se calcula que hay entre 600 000 y 700 000 poblanos, cifras que reflejan el peso de esta comunidad dentro del fenómeno migratorio mexicano en la Costa Este y su importancia para mantener vínculos transnacionales con sus lugares de origen.¹

La relevancia de esta comunidad trasciende lo cuantitativo: las y los poblanos en Nueva York contribuyen de manera significativa al tejido económico y cultural de la ciudad, desde la fuerza laboral en sectores de servicios y construcción hasta la preservación de tradiciones y apoyos comunitarios que fortalecen la identidad mexicana en el exterior. Esta dinámica no solo enriquece el panorama social de la ciudad, sino que subraya la necesidad de mecanismos de protección consular especializados que reconozcan las particularidades y retos de comunidades con profundas raíces y redes de apoyo en espacios urbanos de alta concentración migrante.

Los hechos tan graves como lo ocurrido recientemente en Minneapolis —donde un agente del ICE disparó y causó la muerte de una ciudadana estadounidense durante una operación migratoria, un episodio que ha generado protestas masivas y rechazo generalizado— evidencian hasta qué punto las políticas y tácticas de aplicación pueden derivar en violaciones extremas de derechos y seguridad para todas las personas presentes en estos operativos, sin importar su estatus migratorio. Este caso subraya la urgente necesidad de contar con una red consular sólida, dotada de capacidades institucionales amplias, mecanismos de respuesta rápida y protocolos para la protección efectiva de nuestros nacionales frente a escenarios de violencia, abuso de autoridad o violación de derechos humanos.

Ante esta realidad, los consulados de México en los Estados Unidos se han convertido en una línea de atención indispensable para las personas mexicanas afectadas por las acciones del ICE. Sin embargo, la magnitud, frecuencia y naturaleza de las redadas y detenciones han evidenciado que los mecanismos tradicionales de atención consular resultan insuficientes para responder de manera eficaz a una política migratoria caracterizada por su agresividad y alcance masivo. Los esquemas convencionales de orientación, asistencia individual y canalización de casos no logran atender adecuadamente escenarios de detenciones si-

multáneas, comparecencias colectivas en cortes migratorias ni operativos que impactan a comunidades completas.

La situación actual exige que el Estado mexicano reconozca que enfrenta un contexto extraordinario que demanda respuestas institucionales innovadoras. La protección consular ya no puede limitarse a la aplicación de prácticas diseñadas para contextos de normalidad, sino que debe evolucionar hacia esquemas de actuación más robustos, proactivos y adaptados a una realidad marcada por la urgencia, la presión sistemática y la vulneración recurrente de derechos. La ausencia de mecanismos adecuados incrementa el riesgo de que las personas mexicanas enfrenten procesos migratorios sin acompañamiento efectivo y sin acceso oportuno a información y asistencia especializada.

En este sentido, resulta indispensable que el Estado mexicano fortalezca de manera sustantiva su capacidad de respuesta frente a esta política migratoria agresiva. Ello implica no solo dotar a la red consular de mayores recursos humanos y materiales, sino también impulsar propuestas e innovaciones en la forma de atención consular, que permitan responder de manera inmediata, coordinada y eficaz ante redadas, detenciones masivas y procesos migratorios complejos. La adecuación de la actuación consular a esta nueva realidad constituye una obligación institucional orientada a la protección de los derechos humanos de las personas mexicanas en el exterior.

La Secretaría de Relaciones Exteriores, como autoridad responsable de la política exterior y de la operación de la red consular, tiene un papel central en la atención de esta emergencia. Su intervención resulta clave para garantizar que los consulados cuenten con la capacidad operativa necesaria para enfrentar una situación que ha dejado de ser ordinaria y que exige respuestas excepcionales. El fortalecimiento e innovación de la atención consular no solo permitirá mitigar los efectos inmediatos de las redadas y detenciones, sino también enviar un mensaje claro de acompañamiento y protección a las comunidades mexicanas que hoy enfrentan un entorno hostil.

Atender esta problemática con mecanismos adecuados no es únicamente una acción administrativa, sino una manifestación del compromiso del Estado mexicano con la defensa de sus nacionales en el exterior. Frente

a una política migratoria agresiva que impacta de manera directa a personas mexicanas en territorio estadounidense, resulta indispensable que México responda con una estrategia consular fortalecida, innovadora y acorde con la dimensión de la emergencia que enfrentan sus comunidades migrantes.

Con base en lo anteriormente fundado y motivado, me permito someter a la consideración de este pleno la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Relaciones Exteriores para que, en el ámbito de sus atribuciones constitucionales y legales, implemente de manera inmediata y prioritaria una estrategia integral de fortalecimiento de la red consular de México en los Estados Unidos, a fin de garantizar la protección efectiva de los derechos humanos de las personas mexicanas migrantes, ante el incremento de redadas, detenciones masivas y acciones de control migratorio que ponen en riesgo su integridad, libertad, patrimonio y unidad familiar.

Dicha estrategia deberá considerar, entre otras medidas: el incremento sustantivo de recursos presupuestales, la contratación y capacitación de personal especializado en derechos humanos, derecho migratorio y defensa legal, así como el reforzamiento de los servicios de asesoría jurídica, acompañamiento consular permanente y representación legal en casos de detención, deportación o separación familiar.

Asimismo, se exhorta a fortalecer los mecanismos de atención inmediata y de respuesta de emergencia, incluyendo líneas telefónicas de atención 24/7, brigadas móviles de protección consular en zonas de alta incidencia de detenciones, y la ampliación de horarios y capacidades de los consulados para atender situaciones extraordinarias.

De igual forma, se exhorta a la Secretaría de Relaciones Exteriores reforzar la coordinación interinstitucional con otras dependencias del Gobierno de México, así como con autoridades locales, organizaciones de la sociedad civil, defensores de derechos humanos y organismos internacionales, con el propósito de monitorear el respeto al debido proceso, prevenir abusos, do-

cumentar violaciones a derechos humanos y brindar atención humanitaria integral a las personas migrantes y sus familias.

Finalmente, se exhorta a la Cancillería a implementar acciones de diplomacia activa y preventiva, mediante el diálogo permanente con autoridades del Gobierno de los Estados Unidos, a fin de garantizar el respeto a los derechos humanos, laborales y civiles de las personas mexicanas, así como a informar periódicamente al Poder Legislativo sobre las acciones emprendidas, los resultados obtenidos y los retos identificados en la protección consular de las y los migrantes mexicanos en el exterior.

Nota

1 *Milenio*: Artículos sobre el “sueño americano” y la vida de migrantes poblanos en Estados Unidos.

Conapo (Consejo Nacional de Población): Informes y mapas sobre intensidad migratoria a Estados Unidos.

Congreso de Puebla: Publicaciones como “Los Migrantes Poblanos en Estados Unidos”

Palacio Legislativo de San Lázaro
a 1 de febrero de 2026.

Diputada Nadia Navarro Acevedo (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/>