



ACUERDO # 103

LA HONORABLE SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE ZACATECAS.

RESULTANDO PRIMERO. En sesión ordinaria celebrada el 05 de marzo de 2026, el Diputado Oscar Rafael Novella Macías, integrante de la Sexagésima Quinta Legislatura del Estado 32 fracción II, 55, 56 fracción I, 59 fracción III y 60 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 93 fracción I, 94, 95, 96 fracción I, 97 y 98 fracción III del Reglamento General del Poder Legislativo, elevó a la consideración de esta Asamblea la siguiente iniciativa de punto de Acuerdo por la que el pleno de la H. LXV Legislatura del Estado de Zacatecas exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que, en el ámbito de sus facultades y atribuciones, impulse la elaboración de un plan integral nacional de retiro y reubicación de trenes de carga de las zonas urbanas, comenzando por aquellas ciudades que, como Zacatecas, presentan antecedentes documentados de riesgo y accidentes.



RESULTANDO SEGUNDO. En la misma sesión de su lectura se propuso que fuera considerado con el carácter de urgente resolución, siendo aprobado en los términos solicitados.

CONSIDERANDO ÚNICO. El proponente sustentó su iniciativa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El desarrollo urbano contemporáneo en México ha generado una compleja convivencia entre infraestructura ferroviaria de carga y zonas densamente pobladas. Durante décadas, las vías del tren fueron trazadas cuando las ciudades tenían una extensión territorial reducida y una densidad poblacional significativamente menor; sin embargo, el crecimiento urbano acelerado, particularmente a partir de la segunda mitad del siglo XX ha provocado que numerosas ciudades se expandieran alrededor de dichas vías, convirtiéndolas hoy en corredores de alto riesgo que atraviesan colonias habitacionales, centros escolares, áreas comerciales y vialidades estratégicas.

Como consecuencia de este fenómeno, las vías del tren, que en su origen se encontraban en los márgenes de las ciudades, hoy atraviesan colonias habitacionales consolidadas, centros educativos, zonas comerciales, hospitales y vialidades de alta afluencia vehicular y peatonal. Esta nueva realidad ha transformado a los corredores ferroviarios en espacios de riesgo permanente, donde el tránsito continuo de trenes de carga



pesada convive de manera directa con la vida diaria de miles de personas.

H. LEGISLATIVA DEL ESTADO

La circulación de trenes de gran longitud y tonelaje, muchas veces a escasos metros de viviendas, escuelas y espacios públicos, genera no solo un riesgo latente de accidentes, sino también impactos negativos en la seguridad vial, la movilidad urbana, el medio ambiente y la calidad de vida de la población. Aunado a esta problemática, se suma el hecho de que gran parte de la infraestructura ferroviaria fue diseñada para condiciones técnicas y operativas distintas a las actuales.

El incremento en la frecuencia, velocidad y peso de los trenes de carga, junto con el desgaste natural de las vías y la cercanía con asentamientos humanos, ha incrementado exponencialmente la probabilidad de incidentes como descarrilamientos, colisiones, derrames de materiales y afectaciones estructurales a inmuebles colindantes, es decir, en contextos urbanos densamente poblados, como Guadalupe, Zacatecas o Fresnillo, cualquier falla técnica o error humano puede tener consecuencias graves para la integridad física de las personas y para la seguridad de comunidades enteras.

El Estado de Zacatecas no es ajeno a esta problemática. En la zona conurbada Zacatecas-Guadalupe, las vías férreas cruzan directamente sectores habitacionales consolidados, lo que ha derivado en una situación de riesgo permanente para la población, así lo confirman los datos registrados desde 2021 con al menos 20 descarrilamientos, de los cuales 12 fueron catalogados como graves, con daños a viviendas, vehículos y



bienes muebles, además de poner en peligro la integridad física de niñas, niños, estudiantes y familias completas¹.

H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

Estos hechos no constituyen episodios aislados ni fortuitos, son el resultado de una infraestructura ferroviaria de carga que opera con trenes de gran longitud y tonelaje dentro de zonas urbanas que no fueron diseñadas para soportar este tipo de tránsito pesado, a ello se suma el desgaste de las vías, la antigüedad de parte del material rodante y la ausencia de libramientos ferroviarios que desvíen el paso del tren fuera de las ciudades.

La presencia del ferrocarril dentro de las ciudades impone barreras físicas que fragmentan el espacio urbano, dificultan la conectividad, generan congestionamientos viales y limitan el desarrollo territorial ordenado. Los cruces ferroviarios en calles peatonales representan puntos críticos de riesgo, especialmente para peatones, ciclistas y conductores, y se convierten en focos constantes de accidentes y conflictos de movilidad.

Desde la perspectiva de la seguridad pública y la protección civil, esta situación genera un estado permanente de riesgo, a lo cual vecinas y vecinos de colonias aledañas a las vías férreas ya han manifestado de manera reiterada el temor constante que provoca el paso de las locomotoras, particularmente durante la noche, pues la posibilidad de un accidente se percibe como latente e inevitable, este temor no es subjetivo ni infundado, sino respaldado por registros oficiales y

¹ Véase: <https://www.meganoticias.mx/cdmx/noticia/cruces-ferroviarios-sin-pluma-de-seguridad-yvandalizados/673320>



antecedentes documentados por autoridades estatales de protección civil.

H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

A nivel nacional, el problema se reproduce en diversas entidades federativas, de acuerdo con datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), entre 2018 y 2025 se registraron en México más de 1,600 incidentes ferroviarios, de los cuales una proporción significativa ocurrió en zonas urbanas o conurbadas. Si bien no todos derivaron en pérdidas humanas, sí provocaron afectaciones materiales, interrupciones viales, evacuaciones preventivas y daños a la percepción de seguridad de la población².

Los datos anteriormente citados colocan al tema ferroviario urbano como una cuestión de seguridad pública, movilidad, desarrollo urbano y derechos humanos, que tiene que ser atendida con la urgencia que amerita salvaguardar la seguridad y patrimonio de las y los ciudadanos.

El marco constitucional mexicano establece con claridad que la planeación, regulación y administración de las vías generales de comunicación corresponde a la Federación, lo que incluye de manera expresa al sistema ferroviario nacional. En este contexto, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes se erige como la autoridad federal competente para diseñar, coordinar y ejecutar las políticas públicas relacionadas con la operación, modernización y reordenamiento de la infraestructura ferroviaria del país, asimismo, esta atribución no se limita a aspectos técnicos o administrativos, sino que conlleva una responsabilidad directa sobre los efectos

² Véase: <https://indicepolitico.com/7000-accidentes-ferroviarios-de-2018-a-2025-36-graves/>



que dicha infraestructura produce en el territorio y en la vida cotidiana de las personas.

**LEGISLATURA
DEL ESTADO**

Lejos de eximir al Estado mexicano de atender los impactos locales que genera la operación de infraestructura federal, la Ley en la materia impone a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes la obligación de actuar de manera preventiva, coordinada y sensible frente a los riesgos que enfrentan las poblaciones asentadas en entornos urbanos atravesados por vías férreas. La presencia de trenes de carga en zonas densamente pobladas genera situaciones negativas que afectan la seguridad pública, la movilidad urbana, el desarrollo territorial ordenado y, en casos extremos, ponen en riesgo la vida y la integridad física de las personas.

En este contexto, resulta pertinente recordar que el ex Presidente, Andrés Manuel López Obrador, anunció en su momento la implementación de planes para retirar trenes de carga de zonas urbanas, como ocurrió en el caso de Monterrey, Nuevo León, donde se planteó liberar más de 200 kilómetros de vías ferroviarias para reconfigurar su uso y reducir los riesgos en la ciudad³.

Este antecedente demuestra que el retiro o reubicación de trenes de zonas urbanas no solo es técnicamente posible, sino que forma parte de una visión de política pública orientada a la seguridad, la movilidad y el desarrollo urbano sostenible, por ello, esta iniciativa de punto de acuerdo propone hacer un

³ Véase: <https://www.elnorte.com/anunciara-amlo-plan-para-retirar-trenes-de-la-ciudad/ar1676287>



exhorto a la dependencia en cuestión para que lleve a cabo el plan que el ex presidente ya había anunciado.-

**LEGISLATURA
DEL ESTADO**

También es de considerarse el impacto económico que podría implicar llevar el cambio la reubicación de las vías, que de acuerdo con datos de la empresa concesionaria del servicio ferroviario es una inversión, esto solo en Zacatecas, superior a los tres mil millones de pesos, sin embargo, este costo debe analizarse a la luz de los beneficios sociales, económicos y humanos que conllevaría, la prevención de accidentes, la reducción de riesgos, la recuperación de espacios urbanos y la mejora de la calidad de vida de miles de personas constituyen beneficios de largo plazo que superan ampliamente la lógica del costo inmediato.

La experiencia internacional ofrece lecciones relevantes y contemporáneas sobre los riesgos inherentes a la operación ferroviaria en espacios urbanos y la necesidad de adoptar medidas de prevención, planificación y reubicación, por ejemplo, en España, país con una extensa red de ferrocarriles y una historia de convivencia entre trenes y zonas urbanas, los accidentes ferroviarios han vuelto a poner de manifiesto las consecuencias que pueden derivarse cuando fallas en la infraestructura, condiciones operativas deficientes o factores externos se combinan en contextos críticos. En enero de 2026, dos trenes de alta velocidad colisionaron cerca de Adamuz, en la provincia de Córdoba, en lo que se considera uno de los accidentes ferroviarios más graves en décadas, con al menos 45



personas fallecidas y cerca de 300 lesionadas, según los informes preliminares de las investigaciones⁴.

H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

Este panorama internacional reciente no solo proporciona un marco comparativo, sino que refuerza la urgencia de implementar medidas preventivas sólidas en contextos urbanos. La proximidad de zonas habitadas a corredores ferroviarios, sumada a la vulnerabilidad de la infraestructura existente, puede dar lugar a consecuencias trágicas cuando se combinan factores técnicos, humanos o ambientales.

México, y particularmente Zacatecas, se encuentran en una coyuntura similar. Persistir en un modelo donde trenes de carga pesada atraviesan diariamente zonas habitacionales consolidadas implica aceptar un nivel de riesgo que resulta incompatible con los estándares contemporáneos de seguridad urbana y protección civil. Cada descarrilamiento registrado, cada vehículo dañado, cada escuela evacuada, constituye una advertencia clara de que el problema no puede seguir siendo postergado.

Por ello, la presente proposición con punto de acuerdo tiene como finalidad exhortar respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte, para que, en el ámbito de sus facultades y atribuciones, impulse la elaboración de un plan integral nacional de retiro y reubicación de trenes de carga de las zonas urbanas, comenzando por aquellas ciudades que, como Zacatecas, presentan antecedentes documentados de riesgo y accidentes.

⁴ Véase: <https://www.bbc.com/mundo/articles/c78v1xxn07eo>



El retiro de trenes de las ciudades no debe entenderse como un gasto, sino como una inversión estratégica en seguridad, desarrollo urbano ordenado y bienestar social, asimismo, representa una oportunidad para reconfigurar los espacios liberados, destinándolos a corredores verdes, vialidades, transporte público o infraestructura social que mejore la calidad de vida de la población. Los antecedentes locales, los datos de accidentes, las experiencias nacionales e internacionales y los propios anuncios realizados por autoridades federales en otros contextos demuestran que existe viabilidad política, técnica y jurídica para avanzar en esta dirección.

Por lo anteriormente expuesto y fundado es de acordarse y se Acuerda

PRIMERO. La Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, respetuosamente exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que, en el ámbito de sus atribuciones, impulse la elaboración de un plan integral nacional de retiro y reubicación de trenes de carga de las zonas urbanas, comenzando por aquellas ciudades que, como Zacatecas, presentan antecedentes documentados de riesgo y accidentes.

SEGUNDO. Publíquese por una sola ocasión en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado.

COMUNÍQUESE AL EJECUTIVO DEL ESTADO PARA SU PUBLICACIÓN.

DADO en la Sala de Sesiones de la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, a los cinco días del mes de marzo del año dos mil veintiséis.

PRESIDENTA



DIP. MA. TERESA LÓPEZ GARCÍA

PRIMERA SECRETARIA

DIP. RUTH CALDERÓN BABÚN



SEGUNDA SECRETARIA

DIP. ANA MARÍA ROMO FONSECA