



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO  
(Expediente 2835)

### HONORABLE ASAMBLEA:

La Comisión de Comunicaciones y Transportes, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2, fracción VI; y 45, numerales 6, incisos e) y f); y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1, fracción II; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85, 157, 158 y 167, numeral 4 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de los integrantes de esta Honorable Asamblea el presente Dictamen, de acuerdo con lo siguiente:

### ANTECEDENTES

1. En sesión celebrada el día 30 de abril del 2019, en la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, la Diputada Lorena del Socorro Jiménez Andrade, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó Iniciativa con proyecto de decreto, que reforma el artículo 37 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
2. La Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, con identidad de fecha de sesión y mediante oficio número DGPL 64-II-6-0804 determinó que la referida Iniciativa fuera turnada



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados, para Dictamen, asignándole el expediente número 2835.

3. Con fecha 10 de julio del 2019, mediante oficio DGPL.64-II-6-0923, y con fundamento en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados en vigor, la Mesa Directiva de esta Soberanía, por conducto de la Secretaría de la misma, la Diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos, hizo del conocimiento de esta Comisión el otorgamiento de la prórroga para dictaminar esta Iniciativa hasta el día 29 de noviembre del 2019.

#### CONTENIDO DE LA INICIATIVA

1. En la parte expositiva de la iniciativa, la Diputada Lorena del Socorro Jiménez Andrade señala los siguientes argumentos para reformar el artículo 37 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario:

El ferrocarril logró el crecimiento de la economía mundial desde su aparición en el Siglo XIX pues gracias a su uso se logró multiplicar el traslado por tierra en forma progresiva y continua. Permitió el desarrollo, la civilización.

El invento facilitó el traslado de las personas incrementando también el comercio. En el país, en la primera mitad del siglo XIX funcionó el primer tramo que fue de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe, inaugurado por el presidente don Ignacio Comonfort.

## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

Ya en 1857 se otorgó a don Antonio Escandón el derecho de construir una línea desde el puerto de Veracruz hasta la Ciudad de México.

En 1864, en el régimen del emperador Maximiliano, la Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano comenzó la construcción de la línea, pero ésta se interrumpió en su fase inicial, desde Veracruz hasta la Ciudad de México, y no fue inaugurada sino hasta nueve años más tarde; el 1 de enero de 1873, por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada.

El presidente Lerdo y aún más su sucesor, Porfirio Díaz, alentaron el desarrollo ferroviario con concesiones generosas que incluían subvenciones públicas para la construcción de las líneas. Al comenzar la presidencia de Díaz existían un total de 416 millas de ferrovía en servicio en México. Al final de su mandato en 1910, México contaba con más de 15 mil 360 millas de ferrovía en servicio, en su mayoría construidas por inversionistas estadounidenses, británicos y franceses.

El nacionalismo creciente en México llevó a la administración del General Porfirio Díaz a poner la mayor parte de los ferrocarriles de la nación bajo control nacional a través de un plan elaborado por su secretario de Hacienda, José Yves Limantour. El plan, ejecutado en 1909, creó una nueva corporación paraestatal, Ferrocarriles Nacionales de México, para ejercer control sobre las líneas de ferrocarril principales a través de mayorías de accionistas en las empresas ferrocarrileras.



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

Después de la Revolución, la totalidad del sistema ferroviario mexicano fue nacionalizado entre 1929 y 1937 y, pese a la gran importancia que cobró el medio de transporte, tuvieron que pasar 80 años para que la red doblara su longitud de vía.

Al inicio del sexenio 1994-2000 se fue suprimiendo paulatinamente las salidas de los trenes de pasajeros, hasta que un mal día cesaron. El decreto legal fue llamado "extinción de Ferrocarriles Nacionales de México". La privatización iniciada por el presidente Ernesto Zedillo Ponce de León generó gran descontento, pues dejó a los usuarios de este importante medio de transporte sin el servicio que cubría gran parte de la geografía de México.

Según los datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en 1983 se transportó a más de 25 millones de pasajeros. En 1999, el año de la extinción, alcanzó 800 mil pasajeros.

Se interpreta con justa razón que una privatización debe ser para mejorar el servicio, pero no para privar a los usuarios de tan importante servicio.

México cuenta con 26 mil 690 kilómetros en vías férreas, de las cuales 9 mil kilómetros son de vías en desuso con enormes potencialidades para el desarrollo. Hoy en día, el sistema



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

ferroviario mexicano está en manos tres grandes empresas: FERROMEX, Kansas City Southern de México y FERROSUR, y de otras concesionarias regionales.

El sistema de pasajeros es casi inexistente. Los únicos trenes de pasajeros desde 2000 son el turístico El Chepe, que atraviesa la sierra de Chihuahua; el Tequila Express, que lleva turistas de Guadalajara a las fábricas de tequila y la práctica inadecuada de utilizar el tren denominado "La Bestia" como transporte de migrantes, lo que arroja historias lastimosas y terribles de estos los trenes de carga que anualmente transporta de manera ilegal a miles de centroamericanos que intentan cruzar México para llegar a Estados Unidos, viajando en los techos de los vagones.

La importancia de la presente iniciativa radica en ser un proyecto emblemático para el desarrollo del país.

Otra de las cuestiones de la industria ferroviaria es la competencia con otros sectores, el ferrocarril es el medio de transporte más eficiente en términos de consumo de energía. Mucho mayor que el avión, mucho mayor que el autotransporte. Esta máxima se da tanto en el transporte de pasajeros como en de carga.

La industria de transporte en México se ha decantado más hacia el transporte vía camión, pues es el que, por el momento. Sin embargo, no es razón suficiente para no reactivar el transporte para pasajeros.



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

Los ferrocarriles en la modalidad de servicio para pasajeros son de suma importancia en el mundo, ya que ofrecen comodidad tanto o mejor como los otros servicios por carretera o aéreo.

Hay proyectos para fabricar trenes con capacidad para más de mil 700 pasajeros, modificando el ancho de vía.

Los viajeros deben no sólo disfrutar de la rapidez, confort, eficacia y puntualidad de los ferrocarriles sino, además, sentir en las obras arquitectónicas en las estaciones el poder creador de nuestros arquitectos, ingenieros y artistas.

Por ejemplo, en Europa, los ferrocarriles alemanes operan una red de ferrocarriles de 40 mil kilómetros. Más de 33 mil trenes funcionan en Alemania cada día (mil 200 de los cuales son trenes de larga distancia) y transportan a más de 4 millones de pasajeros. Esa densa e intrincada red hace posible que los pasajeros lleguen a su destino de manera cómoda y a tiempo.

Otro ejemplo:

Con el más moderno estándar de confort, una velocidad máxima de 186 millas por hora (300 kilómetros por hora), comodidades especiales e innovadora tecnología, los famosos



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

trenes Inter City Express establecen nuevos estándares de transporte de alta velocidad entre las ciudades más importantes de Alemania y selectos destinos en Suiza, Holanda, Bélgica y Austria. Todos los vagones tienen aire acondicionado, opción de compartimientos individuales y coches salón. Algunos trenes tienen salones especiales situados al final del vagón de manera que ofrecen una clara y singular vista de la ruta. Durante el viaje, los pasajeros pueden disfrutar de una comida, una copa o simplemente una bebida refrescante.

A través del túnel del Canal de la Mancha. Los trenes circulan a una velocidad de 140 kilómetros por hora el llamado Eurotúnel.

Lo mismo podemos decir del servicio ferroviario en España y Portugal. En China, India, Japón y en la mayor parte de Europa, el tren sigue siendo un medio de transporte muy popular.

La intención de tener el primer tren de alta velocidad en Latinoamérica se frustró por factores que también incluyen los económicos: la sospecha de una licitación favorable a contratistas del gobierno federal que fue desvelada por una investigación periodística y el desplome de los precios del petróleo.

El tren de alta velocidad México-Querétaro, con un presupuesto inicial de 124 mil 300 millones de pesos, tiene el proyecto en el estatus de "suspensión indefinida".



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO  
(Expediente 2835)

El Tren Transpeninsular buscaba detonar la movilización de pasajeros entre Yucatán y Quintana Roo. La administración 2012-2018 anunció su cancelación definitiva.

El Tren suburbano Buenavista-Cuautitlán ha demostrado su efectividad al comunicar al centro de la capital con municipios de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

El Tren Interurbano México-Toluca primera etapa, con un monto de inversión de 38 mil 608 millones de pesos, será un alivio para la conglomerada carretera México-Toluca.

Otro gran proyecto es la ampliación del sistema del tren eléctrico urbano en la zona metropolitana de Guadalajara. El monto de inversión para este proyecto es de 17 mil 693 millones de pesos, igual que la ampliación del Metro en Monterrey, con la construcción de la línea 3 y el proyecto para la línea 4. La inversión es de 5 mil 693 millones de pesos.

En la presente administración, que encabeza venturosamente el licenciado Andrés Manuel López Obrador, se iniciará de la construcción de la vía para el denominado **Tren Maya**, que logrará ser un detonante económico y de bienestar para la región sureste.

En resumen:





## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

Es hora de que el Congreso de la Unión dé una buena noticia a los mexicanos; es hora de que el Congreso, con una visión de futuro, impulse obras dignas para nuestro país. Ya es tiempo de dotar a nuestra población de un transporte eficiente, cómodo, en total acuerdo con la dignidad de la persona humana y, sobre todo, popular.

Ya es tiempo de que nuestros jóvenes –y la población en general– puedan recorrer nuestra gran nación cómodamente instalados a la altura de los mejores estándares internacionales.

Es tiempo de dar este regalo al pueblo de México. La rehabilitación gradual del transporte ferroviario de pasajeros es una necesidad apremiante y de auténtica independencia nacional.

2. La iniciativa de referencia propone el siguiente texto normativo:

#### DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

**Único.** Se **reforma** y **adiciona** el artículo 37 la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue.

**Artículo 37.** El servicio público de transporte ferroviario **deberá obligarse a ser**



CÁMARA DE  
DIPUTADOS  
LXIV LEGISLATURA

## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO  
(Expediente 2835)

I. De pasajeros; y

II. De carga.

### Transitorios

**Primero.** El porcentaje del servicio ferroviario destinado a pasajeros y el destinado a carga lo fijará libremente el concesionario, procurando el aumento gradual del servicio destinado a pasajeros.

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

### CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN

- I. Analizando la propuesta que nos hace la Diputada Jiménez Andrade, vemos que no justifica la razón por la cual deba hacerse obligatoria la clasificación a la que se refiere el artículo 37 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, cuando dice "El servicio público de transporte ferroviario podrá ser", por el texto propuesto por la legisladora en el sentido de "El servicio público de transporte ferroviario **deberá obligarse a ser**"

COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y  
TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO  
(Expediente 2835)

II. Consideramos, en ese sentido que la iniciadora no aporta los elementos suficientes que formen una convicción en esta dictaminadora, sino lo contrario, analizando la exposición de motivos de la Iniciativa de Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario presentada por el Presidente de la República el día 20 de abril de 1995, vemos que:

1. El Ejecutivo Federal, al presentar la Iniciativa de Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, manifestó que su objeto fue abrir la participación de los sectores social y privado en el desarrollo de los ferrocarriles, expresándose el imperativo de mantener firme el rumbo del país, a fin de atender las necesidades básicas de la población dentro de un nuevo escenario de apertura y globalización de la economía.

En ese sentido, la propuesta de ese entonces señaló que estimular el crecimiento económico se requiere disponer de inversión suficiente en la realización de un mayor número de obras de infraestructura y que, parte fundamental de esa infraestructura es la que se refiere a los ferrocarriles, siendo entonces que se requería de los cuantiosos montos de capital requeridos para su desarrollo, los cuales el Estado mexicano no tenía y que,



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (Expediente 2835)

por lo tanto, no podía hacerse cargo plenamente de la modernización de los ferrocarriles, dada la imposibilidad de distraer recursos del gasto social para ser destinados al sector ferroviario, recurriendo así a la inversión del sector privado a nivel nacional.

Entonces, el Presidente de la República propuso que la participación privada y social, señaladamente en la inversión productiva, sólo es viable si se cuenta con un marco jurídico transparente, que lo promueva y le dé certeza. Una mayor participación de los particulares de los particulares es compatible con el fortalecimiento del Estado en el cumplimiento de su función esencial de gobernar y de ejercer su rectoría en las áreas que así se permita, al tiempo que promueve el desarrollo de áreas prioritarias.

2. Dicha iniciativa planteó un sistema ferroviario que, sin renunciar a la rectoría del Estado o al fortalecimiento de la seguridad y soberanía nacionales, promovió la participación de los particulares en condiciones que les permitan contar con la certeza y seguridad jurídica para su inversión. Propuso, pues, un organización más eficiente y competitiva con otros modos de transporte, mismo que coadyuvara al intercambio de mercancías y al impulso del comercio exterior de nuestro país.

## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO  
(Expediente 2835)

3. Conforme al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la iniciativa prevé que. para construir, operar y explotar vías férreas, así como para prestar el servicio público de transporte ferroviario, se requiere concesión que otorgue el Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, donde, mediante las concesiones que se otorguen, en todo momento, los respectivos procesos habrán de apegarse a los principios establecidos por el artículo 134 de la propia Constitución Federal.
  4. En conclusión, la iniciativa presidencial de referencia jamás consideró como obligatorio el que obligatoriamente el servicio público ferroviario fuera o de transporte o de carga o ambos, como lo propone la iniciadora, ya que, de ser así, se rompería la finalidad de que la iniciativa privada participara en dicho sector.
- III. El Servicio Nacional Ferroviario de Carga en sus Títulos de Concesión contempla que la Federación podrá imponer un servicio de pasajeros en las vías concesionadas siempre y cuando se lleven a cabo los estudios necesarios y la capacidad de la vía pueda incluir este servicio adicional. Cuidando que le servicio de carga que hoy día se presta a la industria no se ve a afectado.



## COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO  
(Expediente 2835)

- IV. La facultad de la Federación de prestar un servicio ferroviario de pasajeros ya existe hoy en día, por lo que resulta innecesario ser reiterativos en la ley e intentar caer en una sobrerregulación de algo que hoy en día ya existe y es posible.

En ese sentido, la propuesta de la Diputada Jiménez Andrade carece de estos elementos de convicción, por lo tanto esta dictaminadora no considera viable su iniciativa.

Por las consideraciones expuestas, los Diputados integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

### ACUERDO

**PRIMERO.** – Se desecha la Iniciativa con proyecto de decreto, que reforma el artículo 37 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, presentada ante el Pleno de la Cámara de Diputados por la Diputada Lorena del Socorro Jiménez Andrade, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, el día 30 de abril del 2019.

**SEGUNDO.** – Archívese el expediente como asunto total y definitivamente concluido

**DADO EN EL PALACIO LEGISLATIVO DE SAN LÁZARO, CIUDAD DE MÉXICO, A LOS  
25 DIAS DEL MES DE JULIO DEL 2019.**


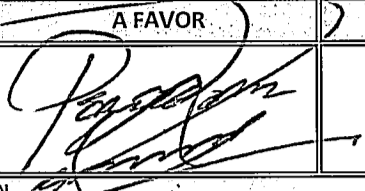

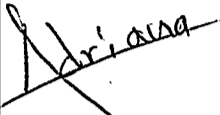





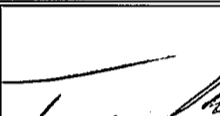



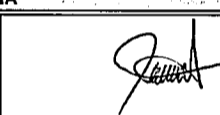

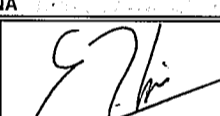




COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

CÁMARA DE DIPUTADOS

SEPTIMA-REUNIÓN ORDINARIA 25 DE JULIO DE 2019.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <b>DIP. VÍCTOR MANUEL PÉREZ DÍAZ</b>			
<b>PRESIDENTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN</b>			
 <b>DIP. ADRIANA AGUILAR VÁZQUEZ</b>			
<b>SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA</b>			
 <b>DIP. ROSA MARÍA BAYARDO CABRERA</b>			
<b>SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA</b>			
 <b>DIP. FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME</b>			
<b>SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO MORENA</b>			
 <b>DIP. TERESA BURELO CORTAZAR</b>			
<b>SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA</b>			
 <b>DIP. JUANA CARRILLO LUNA</b>			
<b>SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA</b>			
 <b>DIP. JESÚS DE LOS ÁNGELES POOL MOO</b>			
<b>SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO MORENA</b>			
 <b>DIP. CARLOS ELHIER CINTA RODRIGUEZ</b>			
<b>SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN</b>			
 <b>DIP. FRANCISCO JAVIER LUÉVANO NÚÑEZ</b>			
<b>SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN</b>			








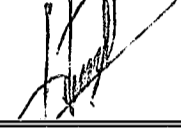

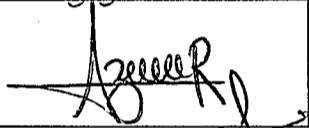








# COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

CÁMARA DE DIPUTADOS

SEPTIMA REUNIÓN ORDINARIA 25 DE JULIO DE 2019.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <b>DIP. PABLO GUILLERMO ANGULO BRICEÑO</b>			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI			
 <b>DIP. JOSÉ LUIS GARCÍA DUQUE</b>			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO DEL PES			
 <b>DIP. EMILIO MANZANILLA TÉLLEZ</b>			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO DEL PT			
 <b>DIP. HIGINIO DEL TORO PÉREZ</b>			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO DEL MC			
 <b>DIP. NORMA AZUCENA RODRÍGUEZ ZAMORA</b>			
SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD			
 <b>DIP. BRASIL ALBERTO ACOSTA PEÑA</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI			
 <b>DIP. JESÚS SERGIO ALCÁNTARA NÚÑEZ</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM			
 <b>DIP. LUIS JAVIER ALEGRE SALAZAR</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. JAVIER JULIÁN CASTAÑEDA POMPOSO</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PES			






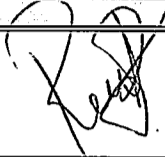


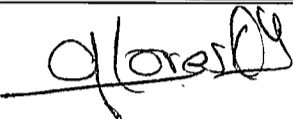

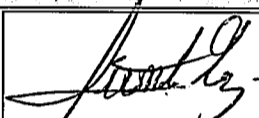



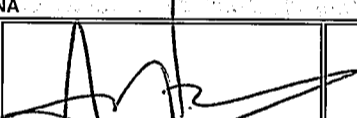

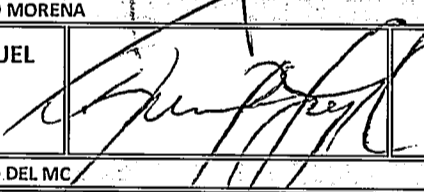


CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

SEPTIMA REUNIÓN ORDINARIA 25 DE JULIO DE 2019.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <b>DIP. FLORA TANIA CRUZ SANTOS</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. ROSALINDA DOMÍNGUEZ FLORES</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. ANTONIA NATIVIDAD DÍAZ JIMÉNEZ</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN			
 <b>DIP. LUCÍA FLORES OLIVO</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. SANTIAGO GONZÁLEZ SOTO</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PT			
 <b>DIP. JUANITA GUERRA MENA</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. YOLANDA GUERRERO BARRERA</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. ARTURO ROBERTO HERNÁNDEZ TAPIA</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. FABIOLA RAQUEL GUADALUPE LOYA HERNÁNDEZ</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL MC			









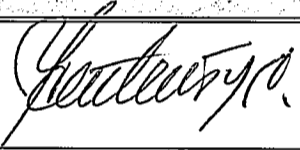



COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

CÁMARA DE DIPUTADOS

SEPTIMA REUNIÓN ORDINARIA 25 DE JULIO DE 2019.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <b>DIP. JUAN MARTÍNEZ FLORES</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. MARÍA DEL ROSARIO MERLÍN GARCÍA</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. EMMANUEL REYES CARMONA</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO INDEPENDIENTE			
 <b>DIP. CARLOS SÁNCHEZ BARRIOS</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. JOSÉ ISABEL TREJO REYES</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN			
 <b>DIP. CLAUDIA VALERIA YÁÑEZ CENTENO Y CABRERA</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA			
 <b>DIP. EDUARDO ZARZOSA SÁNCHEZ</b>			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI			