



Periódico Oficial

GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN



Monterrey, Nuevo León - Viernes - 8 de Mayo de 2026

NO BAJAMOS LA GUARDIA — 2026 —

Índice

Sección Sexta



PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TOMO CLXIII
NÚMERO
66 VI

Registrado como artículo de segunda clase el 18 de septiembre de 1903

Publicaciones ordinarias: **Lunes, Miércoles y Viernes**

Sumario



PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

▪ SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO.

ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE DECRETA LA EXPROPIACIÓN POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA DEL INMUEBLE QUE SE DESTINARÁ A LA REALIZACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA CONSISTENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEAS 4 Y 6 DEL METRO, DE FECHA 27 DE ABRIL DE 2026.

3-30



Periódico Oficial

GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN





GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

LICENCIADO MIGUEL ÁNGEL FLORES SERNA, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE ME CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 27 SEGUNDO PÁRRAFO FRACCIÓN VI Y 124 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 14 TERCER PÁRRAFO, 49, 111, 119, 124, 125 FRACCIONES I, IX Y XXVIII, 127 Y 188 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN; 2, 4, 8, 18 APARTADO A FRACCIONES I Y III, APARTADO B FRACCIÓN IV, 22, 24 Y 31 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN; 5 FRACCIÓN III Y 35 FRACCIONES XXXIV, XXXIX Y XL DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO; ACUERDOS PRIMERO Y SEGUNDO DEL ACUERDO DELEGATORIO PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO EN FECHA QUINCE DE ABRIL DE DOS MIL VEINTISÉIS; 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 Y 10 DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS PARA EL ESTADO Y MUNICIPIOS DE NUEVO LEÓN; 1, 2, 3, 4, 6 PRIMER PÁRRAFO, SEGUNDO PÁRRAFO FRACCIONES I, II, V, VIII Y ÚLTIMO PÁRRAFO, 9 Y 10 DE LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN; 1, 2 FRACCIONES I, II, IV, VI, VII, VIII, IX Y X, 4, 4 BIS 1, 4 BIS 3, 4 BIS 4, 9, 11, 12, 13 Y 14 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN; 1 FRACCIONES I, II, III, XI Y XII, 2, 3, 4, 8, 10, 19 Y 20 DE LA LEY DE EXPROPIACIÓN POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA; 830, 831 Y 833 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN; Y,

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 27 segundo párrafo, establece que las expropiaciones, la limitación de dominio respecto del derecho de propiedad, sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización, y en su fracción VI señala que las Entidades Federativas tendrán plena capacidad para adquirir y poseer todos los bienes raíces necesarios para los servicios públicos y que las leyes de la Federación y de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, determinarán los casos en que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada, para que de acuerdo con dichas leyes la autoridad administrativa haga la declaración e indemnización correspondientes.

SEGUNDO.- Que correlativamente el artículo 14, tercer párrafo, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, establece que la propiedad de las personas no puede ser ocupada sin su consentimiento, sino por causa de utilidad pública y mediante indemnización. El precio que se fijará como indemnización a la cosa expropiada se basará en la cantidad que como valor fiscal de ella figure en las oficinas catastrales o recaudadoras, ya sea que este valor haya sido manifestado por el propietario, o simplemente aceptado por él de un modo tácito por haber pagado sus contribuciones con esta base. En este mismo sentido, los artículos 830, 831 y 833 del Código Civil vigente en el Estado de Nuevo León, expresan que el propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las modalidades y limitaciones que fijen las leyes, que





la propiedad no puede ser ocupada contra la voluntad de su dueño, sino por causa de utilidad pública y mediante indemnización, estableciendo que la autoridad puede mediante indemnización, ocupar la propiedad particular, deteriorarla y aun destruirla para ejecutar obras de evidente beneficio colectivo. A su vez, debe ser expuesto que el diverso numeral 18 de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública del Estado de Nuevo León prevé que si se decretare la ocupación de un inmueble y esta fuere temporal, la indemnización será fijada a juicio de peritos y mediante resolución judicial, trámite que habrá de seguir quien legalmente demuestre ser el propietario de la cosa ocupada. Misma mecánica que habrá de ser seguida en el caso de que se decrete la limitación de dominio de un inmueble.

TERCERO.- Que los artículos 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 y 10 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León, señalan que esta ley es de orden público e interés social y tiene como objeto regular el gasto y acciones relativa a la planeación, programación, presupuestación, adjudicación, contratación, ejecución y control en materia de obra pública y servicios relacionados con la misma, la construcción, reconstrucción, conservación, modificación o demolición de bienes inmuebles que por su naturaleza o por disposición de la ley sean destinados a un servicio público o al uso común, así como los servicios necesarios para llevar a cabo cualquiera de las acciones referidas anteriormente, incluyendo los trabajos que tengan por objeto concebir, proyectar y calcular los elementos que integran un proyecto de obra pública, así como también los relativos a la investigación, consultoría y asesoría especializada, la dirección y supervisión de la ejecución de obras y estudios que tengan por objeto rehabilitar, corregir o incrementar la eficiencia de las instalaciones. Para tales efectos el ejercicio de las atribuciones del Estado y Municipio en materia de obra pública se considera de interés y utilidad pública en los términos de Ley de la Expropiación por Causa de Utilidad Pública y demás legislación vigente en la entidad, debiendo cumplir todas las entidades de Gobierno del Estado con los preceptos de esta ley, dando la participación que corresponda a la dependencia coordinadora de sector, recayendo el ejercicio de las atribuciones a cargo de Gobierno del Estado, entre otras autoridades, en el Gobernador del Estado y el Secretario de Movilidad y Planeación Urbana.

CUARTO.- Que en los términos de lo establecido por los artículos 1, 2, 3, 4, 6 primer párrafo, segundo párrafo fracciones I, II, V, VIII y último párrafo, 9 y 10 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, esta ley es de orden público e interés social y sus disposiciones tienen por objeto entre otros el de fijar las normas básicas para planear, regular y ordenar el uso del territorio y los asentamientos humanos, fijando los criterios para que de acuerdo a sus competencias exista coordinación y participación entre el Estado y Municipios para la planeación, fundación, crecimiento, mejoramiento, consolidación y conservación de los Centros de Población y Asentamientos Humanos, garantizando la protección y acceso equitativo a los espacios públicos y la cercanía de sus ciudadanos a los bienes, servicios y fuentes de empleo que se requieran para el desempeño de sus actividades urbanas, definiendo esta normativa el desarrollo urbano como el proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento, consolidación y crecimiento de los centros de población. Define como infraestructura los sistemas y redes de organización y





distribución de bienes y servicios en los centros de población, incluyendo aquellas relativas a las telecomunicaciones y radiodifusión. De igual forma, se define como mejoramiento a toda acción tendiente a renovar y dotar de infraestructura, equipamiento y servicios, las zonas de un centro de población de incipiente desarrollo; así mismo, la ley define al equipamiento como el conjunto de inmuebles y construcciones utilizado para prestar a la población los servicios urbanos y desarrollar las actividades económicas, sociales, culturales, deportivas, educativas, de traslado y abasto. De igual forma, la ley de referencia en su artículo 6, segundo párrafo, fracciones I, II, V y VIII, declara como de utilidad pública la fundación, conservación, mejoramiento, consolidación y crecimiento de los centros de población; la ejecución y cumplimiento de planes o programas a que se refiere la Ley, y la ejecución de obras de infraestructura, equipamiento y de servicios urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquellas destinadas para la movilidad urbana, así como la creación, recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público para uso comunitario y para la movilidad urbana. Además, el ordenamiento en cita consigna en su último párrafo que en términos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización. De igual forma se señala que la planeación, gestión y regulación de los asentamientos humanos y el ordenamiento territorial, debe conducirse bajo el principio de derecho a la ciudad que debe garantizar a todos los habitantes de un asentamiento humano el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos; además del principio de derecho a la propiedad urbana que consiste en garantizar el derecho de propiedad inmobiliaria con la intención de que los propietarios tengan protegidos sus derechos, pero también asumiendo sus responsabilidades específicas con el Estado y la sociedad, debiendo prevalecer el interés público en la ocupación y aprovechamiento del territorio.

QUINTO.- Que de conformidad a lo establecido por los artículos 1, 2 fracciones I, II, IV, VI, VII, VIII, IX y X, 4, 4 Bis 1, 4 Bis 3, 4 Bis 4, 9, 11, 12, 13 y 14 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, se establece que esta ley es de orden público e interés social y de observancia general en el Estado, teniendo por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad, señalado por el artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en los aspectos de movilidad y seguridad vial, bajo bases y principios que garanticen dicho derecho, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, teniendo como uno de sus objetivos específicos, el de priorizar el desplazamiento de las personas, en especial de grupos vulnerables, conforme a las directrices de esta ley, a fin de disminuir los impactos negativos sociales de desigualdad, discriminación, económicos, salud y medio ambiente, para preservar el orden y la seguridad vial, por lo cual este mismo ordenamiento señala como de utilidad pública e interés general entre varios conceptos, el de la prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado ofrecida ya sea en forma directa o mediante concesiones que brinden certeza jurídica al prestador o concesionario y al usuario y excepcionalmente mediante permisos de transporte público; el establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal, ciclista y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad; la utilización de infraestructura para la movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; la





seguridad y comodidad de las personas que utilicen todos los servicios de transporte e infraestructura para la movilidad en el Estado; la infraestructura para la movilidad y mobiliario urbano de los servicios públicos de transporte de pasajeros que garantice la eficiencia en la prestación del servicio; la transición total, en forma gradual a la electromovilidad y al uso de energía limpia en todos los medios de transporte público y privado del Estado; la reestructuración del servicio de transporte público, y la ocupación y adquisición de los bienes públicos o privados necesarios para la ejecución de las obras y programas que la prestación de los servicios de movilidad, infraestructura especializada, y servicios conexos que se requieran, en los términos de la Ley de Expropiación cuando se trate de bienes privados, señalando, además, este ordenamiento que las autoridades deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando la reducción de los impactos negativos en la calidad de vida de las personas, la sociedad y el medio ambiente, asegurando la satisfacción de necesidades presentes, sin la afectación de futuras generaciones, para lo cual designa como autoridades, para tales efectos entre otras, al Titular del Ejecutivo del Estado y a la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana.

SEXTO.- Que de conformidad con los artículos 1 fracciones I, II, III, IX, XI y XII, 2, 3, 4, 8, 10, 19, 20 y demás relativos de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública, ordenamiento especial de la materia, compete al Ejecutivo del Estado hacer la declaratoria de utilidad pública expropiación, ocupación temporal, total o parcial o limitación de los derechos de dominio, una vez tramitado el expediente respectivo por conducto de la Secretaria General del Gobierno. Dicha declaratoria se hará mediante Acuerdo que se publicará en el Periódico Oficial del Estado y se notificará personalmente a los interesados, y en caso de ignorarse el domicilio de estos, surtirá efectos de notificación personal una segunda publicación del Acuerdo en el Periódico Oficial del Estado, estableciendo como causas de utilidad pública el establecimiento, explotación o conservación de un servicio público; la construcción de calzadas, puentes, caminos y túneles para facilitar el tránsito urbano y suburbano, el embellecimiento, ampliación y saneamiento de las poblaciones, así como de cualquier otra obra destinada a prestar servicios de beneficio colectivo; la creación, fomento o conservación de una empresa para beneficio de la colectividad; el mejoramiento de centros de población y de sus fuentes propias de vida y las demás previstas en las leyes especiales. Además, en concordancia con el artículo 14 de la Constitución Política local, los diversos 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación citada, establecen los parámetros para la cuantificación y pago de la indemnización, que corresponderá cubrir dentro de los plazos y en la forma que fije el Ejecutivo Estatal, los que nunca abarcarán un período mayor de 10-diez años. Acotándose que, en cuanto a la ocupación temporal de un inmueble privado, la indemnización se realizará por medio de juicio de peritos y declaración judicial, ello en términos de lo previsto *ad pedem litterae* por el artículo 18 de la Ley de Expropiación en cita.

SÉPTIMO.- Que una de las áreas de oportunidad urgentes y apremiantes de las grandes urbes y zonas conurbadas o metropolitanas, es sin duda, el establecimiento, explotación y conservación del transporte masivo o colectivo de personas como un servicio público, por lo que es indudable que para colmar dicha necesidad, es indispensable establecer un adecuado y eficaz servicio público de transporte, como un factor determinante para crecimiento, conservación y





mejoramiento de los centros de población y sus fuentes propias de vida. En efecto la zona conurbada de Monterrey, es considerada a nivel de nuestro país como una de las principales urbes habitacionales y de desarrollo industrial, comercial y de servicios, de ahí que demande una infraestructura y equipamiento adecuado en materia de transporte masivo o colectivo de personas. Ahora bien, de acuerdo con el último Censo Nacional de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2020, el Estado de Nuevo León cuenta con una población en particular, en la Zona Metropolitana de Monterrey (en lo sucesivo ZMM) de 4,899,199 habitantes, por lo que la tasa de crecimiento de la ZMM en el periodo comprendido del año 2015 al 2020, con respecto al incremento estatal, concentró un aumento del 84.7%. Este crecimiento de la mancha urbana de la ZMM, se ha dado cada vez con mayor intensidad, provocando el alargamiento de los viajes de las personas que utilizan el transporte público desde las áreas habitacionales hasta los centros de trabajo o de servicio, provocando un mayor egreso de sus recursos económicos, tiempos de traslado y, por consecuencia, un mayor costo para la provisión de los servicios públicos, entre ellos, el transporte. De acuerdo con los resultados del Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), en la ZMM se realizan 11.38 millones de viajes diarios y se estima que el 72% de los habitantes realiza, por lo menos, un viaje diario. Haciendo así, que la movilidad y en lo específico el transporte público urbano, además de ser por su propia naturaleza una cuestión de interés social, se torne en una necesidad de inmediata y apremiante atención para el Estado en beneficio de la colectividad social que vive, trabaja y transita en la ZMM.

OCTAVO.- Que el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027, dentro de su Eje 2, relativo a la Generación de Riqueza Sostenible establece que todas y todos, tenemos derecho a trasladarnos de una forma digna, oportuna, confiable, eficiente, segura y sustentable. Por ello, el Gobierno del Estado de Nuevo León, lo asume como uno de los retos más importantes, para el desarrollo de la comunicación, la activación económica, la integración de espacios y actividades. Además el artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, prescribe "Todas las personas tienen derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible inclusivo y con altos niveles de cobertura territorial. El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio". Es evidente que el incremento en la población ha generado que grandes polígonos dentro de las ciudades conurbadas queden inconexos, y que la expansión de la mancha urbana crezca a un ritmo más acelerado, resultando en grandes distancias entre los centros de población, rezago en infraestructura de conectividad, insuficiencia de transporte público, congestionamientos vehiculares y serias afectaciones a la calidad del aire. En este sentido, es necesaria una estrategia integral de movilidad multimodal que contemple la movilidad activa, que permita que las y los ciudadanos opten por cambiar la manera en que se transportan. De acuerdo con el Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Monterrey (PIMUS-ZMM), el reparto modal en la ZMM, refleja una proporción predominante





del automóvil, seguido por el transporte público. La ZMM, cuenta con más de dos millones de vehículos de motor registrados, posicionándose como la segunda zona metropolitana con mayor costo por congestión vial. Por otro lado, los sistemas troncales y las rutas de transporte público, han sido insuficientes para atender a la población de la ZMM, además no se encuentran totalmente integradas, aumentando el costo para los usuarios. En una encuesta del PIMUS-ZMM, acerca de la percepción sobre la capacidad, se demuestra que la oferta de transporte está superada, por lo que conforme a la problemática anterior, esta administración estatal, se ha planteado como objetivo general, ampliar y mejorar la oferta y operación de los sistemas de movilidad en el Estado, como lo es en el presente caso, el sistema de transporte colectivo, articulando cadenas de viajes sostenibles asequibles e incluyentes. Por lo tanto, es de considerarse que el acceso a este Derecho sustantivo de la población, no puede ser respetado, garantizado y materializado si no es mediante el mejoramiento, ampliación y desarrollo de la infraestructura urbana de movilidad, así como del transporte público.

NOVENO.- Que lo anterior, evidencia la necesidad de realizar acciones tendientes a contar con un mejor servicio público de transporte de personas que permita atender las necesidades de desplazamientos, para evitar el caos por saturación de los servicios públicos de transporte, así como la saturación de tránsito vehicular que podría producirse en caso de no mejorar las redes de servicio público de transporte de personas de la zona conurbada de Monterrey, en donde se registra la mayor concentración de la población y, por ende, el mayor porcentaje de uso del servicio de transporte público en relación con otros lugares del Estado. Sin embargo, el crecimiento acelerado de la zona metropolitana en cita ha superado por mucho el desarrollo de su infraestructura en transporte público. De tal forma que existe una exigencia fáctica y jurídica hacia el Estado, de ampliar, mejorar y desarrollar obras que permitan atender la movilidad de la ZMM en beneficio colectivo de sus habitantes.

DÉCIMO.- Que esta Administración Pública se ha propuesto mejorar el entorno actual, por lo que ha construido un modelo de gobierno con basamento en tres grandes pilares que son la igualdad para todas las personas, la generación de riqueza sostenible y un buen gobierno, para hacer frente a los grandes retos que enfrenta nuestra sociedad, dentro de la cual una de las necesidades básicas a satisfacer para el correcto desarrollo y eficiente realización de actividades de todo centro de población, es aquella que se soluciona con el ofrecimiento de mejores condiciones de desplazamiento de personas, bienes y mercancías; por ello, una adecuada red de transporte que sirva en su conjunto para atender esas necesidades, es un factor determinante para el mejoramiento de los centros de población, propiciando su desarrollo y la mejoría en las condiciones de vida de sus habitantes.

DÉCIMO PRIMERO.- Que a efecto de contrarrestar la problemática en materia de movilidad y vialidad se ha llevado a cabo el proyecto consiste en la construcción de tres nuevas líneas del metro.

- a) Línea 4. Situada en el municipio de Monterrey, Nuevo León, con una longitud de 7.51 kilómetro y 10 estaciones.





No.	Estación (L4)	Longitud Acumulada (km)
1	Pablo González Garza	0
2	San Jerónimo	1.22
3	Obispado	2.17
4	ISSSTE	3.14
5	Serafín Peña	4.16
6	Cuauhtémoc-Pino Suárez	4.91
7	Juárez	5.39
8	Palacio	5.97
9	Barrio Antiguo	6.77
10	Hospital Ginecológico y Obstetricia	7.51

b) Línea 5. Situada en el municipio de Monterrey, Nuevo León, con una longitud de 10.99 kilómetros y 13 estaciones.

No.	Estación (L5)	Longitud Acumulada (km)
1	La Estanzuela	0
2	Valle Alto	1.08
3	Lagos del Bosque	2.02
4	Satélite	2.54
5	Canoas	3.88
6	Brisas	4.47
7	Sendero Sur	5.12
8	Contry	5.96
9	Alfonso Reyes	6.83
10	Tecnológico de Monterrey	8.19
11	2 de Abril	8.96
12	Nuevo Repueblo	9.92
13	Hospital Ginecológico y Obstetricia	10.99

c) Línea 6. Situada por los municipios de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y Apodaca, Nuevo León, con longitud de 17.89 kilómetros y 18 estaciones.

No.	Estación (L6)	Longitud Acumulada (km)
-----	---------------	-------------------------





1	Apodaca	0
2	Sendero La Fe	1.49
3	Nave 1	2.71
4	Altea	3.48
5	I. Sepúlveda	4.88
6	Citadel	6.26
7	Paseo La Fe	7.18
8	Arboledas	8.2
9	Ruiz Cortines	9.05
10	San Rafael	10.01
11	Bonifacio Salinas	10.84
12	Azteca	11.74
13	Linda Vista	12.77
14	Churubusco	13.81
15	Y Griega	14.97
16	Parque Fundidora	15.74
17	Torre Administrativa	16.94
18	Hospital Ginecológico y Obstetricia	17.89

El sistema guiado de movilidad tendrá una longitud aproximada de 36 km y estará conformado por tres líneas diferentes:

1. Línea 4: Estación Terminal de Pablo González Garza, partiendo de la colonia Miravalle, siguiendo la Carretera Monterrey-Apodaca hasta llegar al Hospital de Ginecología y Obstetricia IMSS. A través de la línea se distribuirán un total de diez (10) estaciones a través de 7.5 km aproximadamente.
2. Línea 5: Estación Terminal de Hospital de Ginecología y Obstetricia IMSS, siguiendo la Carretera Eugenio Garza Sada, continuando por la Carretera Santiago-Monterrey hasta llegar a la estación La Estanzuela sobre la Carretera Nacional. A través de la línea se distribuirán un total de trece (13) estaciones a través de 11 km aproximadamente.
3. Línea 6: Estación Terminal de Hospital de Ginecología y Obstetricia IMSS siguiendo la Avenida Francisco I. Madero para incorporarse a la Carretera Monterrey-Apodaca hasta llegar a la Estación Apodaca. A través de la línea se distribuirán un total de dieciocho (18) estaciones a través de 17.5 km, aproximadamente.





DÉCIMO SEGUNDO.- Que como consecuencia de lo expuesto, con fecha 1 de marzo de 2023, se publicó en el Periódico Oficial del Estado el Acuerdo por el cual se declaró de utilidad pública las obras de las líneas 4, 5 y 6 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey en los términos y condiciones que se expresaron en el citado Acuerdo. Este Acuerdo se modificó en su considerando Décimo Tercero mediante el diverso publicado en el Periódico Oficial del Estado de fecha 16 de agosto de 2024, para el efecto de determinar la nueva área en metros cuadrados para las líneas 4 y 6 del Metro, incluyendo las áreas de la Línea 5 y el taller, modificando en consecuencia la descripción total de las áreas en metros cuadrados. Posteriormente mediante Acuerdo publicado en el Periódico Oficial del Estado en fecha 25 de noviembre de 2025, se declaró y reafirmó la utilidad pública de las obras de las Líneas 4 y 6 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey en los términos y condiciones que se especifican en los considerandos de dicho Acuerdo, mediante los cuales se confirma la urgente necesidad de construir este importante proyecto.

DÉCIMO TERCERO. Que el 19 de noviembre de 2024, el Gobierno del Estado de Nuevo León, anunció la suspensión temporal de la Línea 5 del Metro, planeada para conectar el centro de Monterrey con la zona sur de la ciudad, misma que será sustituida por un sistema de Transmetro, como *Premetro*.

Dicho servicio denominado "Premetro Garza Sada-Carretera Nacional", se estima que cuente con 25 unidades eléctricas que recorrerán 11.9 kilómetros desde la estación Santa Lucía de la Línea 3 del Metro hasta La Estanzuela, con lo cual se busca mejorar la conectividad sin necesidad de nueva infraestructura.

En el entendido que la Línea 5 se mantiene como parte del Plan Maestro de Metrorrey, sin embargo, su ejecución está reservada por el momento.

DÉCIMO CUARTO. De acuerdo con el punto que antecede, el proyecto del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey quedó, momentáneamente, enfocado en la construcción de las Líneas 4 y 6 del metro, conforme a la siguiente descripción general:

- a) Línea 4.** Situada en el Municipio de Monterrey, Nuevo León, con una longitud de 7.51 kilómetros y 10 Estaciones.

No.	Estación (L4)	Longitud Acumulada (km)
1	Pablo González Garza	0
2	San Jerónimo	1.22
3	Obispado	2.17
4	ISSSTE	3.14
5	Serafín Peña	4.16





6	Cuauhtémoc-Pino Suárez	4.91
7	Juárez	5.39
8	Palacio	5.97
9	Barrio Antiguo	6.77
10	Hospital Ginecológico y Obstetricia	7.51

b) **Línea 6.** Situada por los municipios de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y Apodaca, Nuevo León, con longitud aproximada 17.89 kilómetros y 18 Estaciones.

No.	Estación (L6)	Longitud Acumulada (km)
1	Apodaca	0
2	Sendero La Fe	1.49
3	Nave 1	2.71
4	Altea	3.48
5	I. Sepúlveda	4.88
6	Citadel	6.26
7	Paseo La Fe	7.18
8	Arboledas	8.2
9	Ruiz Cortines	9.05
10	San Rafael	10.01
11	Bonifacio Salinas	10.84
12	Azteca	11.74
13	Linda Vista	12.77
14	Churubusco	13.81
15	Y Griega	14.97
16	Parque Fundidora	15.74
17	Torre Administrativa	16.94
18	Hospital Ginecológico y Obstetricia	17.89

El sistema guiado de movilidad tendrá una longitud **aproximada** de **25.4** km y estará conformado por dos líneas.

- Línea 4.** Estación Terminal de Pablo González Garza, partiendo de la colonia Miravalle, siguiendo la Carretera Monterrey-Apodaca hasta llegar al Hospital de





Ginecología y Obstétrica IMSS. La línea se distribuirá en un total de 10 estaciones, a través de 7.5 km aproximadamente.

2. **Línea 6:** Estación Terminal del Hospital de Ginecología y Obstétrica, siguiendo la avenida Francisco I. Madero para incorporarse a la Carretera Monterrey- Apodaca hasta llegar a la Estación Apocada. La línea se distribuirá en un total de dieciocho 18 estaciones, a través de 17.89 km aproximadamente.

DÉCIMO QUINTO.- Que en materia de movilidad y con el fin de dotar a nuestra sociedad en esta materia de una infraestructura idónea, más eficiente y eficaz, esta Administración Pública, se ha visto en la necesidad de la ejecución de diversas obras públicas, entre ellas las Líneas 4 y 6 del Metro citadas, la cuales contará en términos generales con 28 estaciones distribuidas a lo largo del Municipio de Monterrey, hasta el Municipio de Apodaca, Nuevo León. Esta obra pública de conformidad al estudio de Costo-Beneficio llevado a cabo garantizará cubrir la demanda respecto de este tipo de transporte cuando inicie su operación pues se tiene estimado que podrá ofrecer un traslado para más de 43 millones de personas en forma anual, cubriendo así con creces la demanda que se tendrá, obteniéndose con la realización de la obra, un transporte público más eficiente, más rápido, moderno, a menor costo, sin contaminación y con los beneficios siguientes:

- a) Incidencia favorable en la partición modal, ofertando transporte público de alta calidad. Por ende disminuye las externalidades asociadas a la movilidad, basada en autos particulares.
- b) Reducirá los tiempos de viaje de los usuarios, al contar con un transporte público más veloz en las vialidades, permitiendo ahorros de tiempo de los usuarios, logrando disminuciones en los costos generalizados de viaje de éstos.
- c) Reducirá los costos de operación vehicular, por la salida de autobuses del transporte público de la ruta de transporte público, lo cual contribuye a la disminución de los costos generalizados de viaje.
- d) Contribuirá en la solución del congestionamiento vial, de la contaminación ambiental y del excesivo consumo de energéticos, además de coadyuvar en la planeación ordenada del desarrollo urbano en la zona.
- e) Contribuirá a la equidad social de la zona conurbada de Monterrey, al ofrecer un sistema de transporte integrado de forma física y tarifaria con reducciones potenciales en el gasto dedicado al transporte de las familias de estratos medio bajo y bajo.

DÉCIMO SEXTO.- Que a efecto de lograr los beneficios antes referidos la obra pública Líneas 4 y 6 del Metro, se hace consistir, de acuerdo a los planos y descripción que obra en el expediente integrado para tal efecto, en una obra con longitud en su inicio de la Línea 4 de 7.51 kilómetros





iniciando un solo eje sobre el centro de la plataforma del viaducto, en el km 0+000. El trazo parte del Blvd. Díaz Ordaz y se mantiene sobre esta vialidad hasta el km 0+500, localizándose la estación Pablo González Garza en el km 0+232.51. Posteriormente, el trazo se desvía hacia la Av. San Jerónimo y se mantiene en el camellón central de dicha avenida hasta el km 2+000, en su cruce con la Av. Gonzalitos. Después de este cruce, el trazo continúa por la Av. Constitución, sin embargo, se retranquea hacia el costado derecho de la vialidad, discurrendo a lo largo del Río Santa Catarina. Esta condición se mantiene hasta el km 5+500 hasta la estación Hospital de Ginecología, se ubica el cadenamiento 7+510, punto que constituye la conexión con la línea 6. En donde a partir de aquí la línea 6 de la obra del Metro, se hace consistir, de acuerdo a los planos y descripción que obra en el expediente integrado para tal efecto, en una obra con longitud 17.89 kilómetros iniciando en la Avenida Constitución y la Avenida Félix Uresti Gómez, a la altura del Hospital de Ginecología y Obstetricia del IMSS, en el Municipio de Monterrey, Nuevo León, continuando por la Avenida Constitución hacia el oriente 0.52 kilómetros cruzando el Paseo Santa Lucía y el Estacionamiento E-10 del Parque Fundidora en un tramo de 0.53 kilómetros, para continuar hacia el Norte por la calle Profesor Antonio Coello 0.17 kilómetros conectando en un tramo de 0.62 kilómetros por la calle Fernando Montes de Oca y Avenida Fundidora, continuando al oriente 1.06 kilómetros por la Avenida Francisco I. Madero, siguiendo al oriente 1.11 kilómetros por la Avenida Prolongación Madero, para continuar al Nororiente 13.59 kilómetros, por la Avenida Miguel Alemán (MEX-54 Carr. Monterrey-Cd. Mier), a la altura de la calle Francisco Naranjo, en el Municipio de Apodaca, Nuevo León.

Esta obra pública en cuanto a su proyecto estructural es de tipo viaducto componiéndose de 3 categorías principales de superestructura y sin ventilación; a su vez, está categorizada en cimentación profunda y superficial. En el caso de la superestructura para viaducto los elementos que la conforman son las vigas guía de sección variable cuyo peralte va desde 1.80 m en el centro del claro hasta 2.20 m en los extremos, así como los colados de cierre intermedios y de expansión, cuya función principal es brindarle continuidad al sistema, que soportará y servirá como riel para el material rodante. Para la subestructura se han definido 2 elementos capiteles y columnas, para las cuales se asignaron dos categorías, intermedios y de expansión, cuyas secciones transversales varían dependiendo su posición dentro del pórtico tipo. Las columnas están catalogadas de la misma manera, elementos intermedios y de expansión, las dimensiones de los elementos intermedios son de 1.60 m en el sentido longitudinal del alineamiento y de 2.0 m mínimo en el sentido transversal a éste, dicha disposición de geometría responde a las necesidades de comportamiento dinámico de los pórticos tipo. La cimentación cuenta con elementos catalogados como profundos denominados pilas y superficiales definidos como dados de conexión. En el caso de las pilas el diámetro requerido es de 1.80 m pues con base en información geotécnica obtenida durante la exploración. Para el caso de los dados se estimó que como mínimo deben contar con un peralte de 2.35 m con el objetivo de generar el suficiente espacio para traslapar el acero de las pilas y columnas que convergen en dicho elemento. En el mono riel se definió que la estructuración que mejor se desempeña en términos de deformaciones y desplazamientos, así como en seguridad estructural ante acciones últimas y de evento extremo, es la de pórticos de cuatro claros con una longitud máxima de 30 m los cuales adquieren





continuidad a través del sistema de postensado diseñado en 2 etapas. Para permitir el paso del viaducto elevado contemplando las características del proyecto es necesario contar con un área para servidumbre aérea de un ancho mínimo de 9 m a lo largo del paso.

Como se precisó la realización de este proyecto, incluye como obra indispensable, la construcción de las 28 estaciones referidas en el Considerando Décimo Cuarto anterior. Ahora bien, a efecto de que se pueda materializar el correcto y adecuado funcionamiento y operación de las estaciones que se aluden en el Considerando Décimo Cuarto anterior, es que se torna necesario la realización de diversas obras de carácter o de las denominadas **inducidas**, es decir, obras complementarias a las obras principales, que tienen la finalidad, las primeras -obras inducidas- de dotar de la infraestructura necesaria para que las obras primarias efectivamente puedan tener operatividad y funcionamiento.

Así, dentro de las **obras inducidas** relacionadas con la ejecución del proyecto de interés público como lo es la construcción de la Línea 6 del Sistema Colectivo Metrorrey, es que se encuentra aquella denominada e identificada como **“OBRA LT POTENCIA – TALLERES”**, consistente en la construcción y conexión de la Subestación Eléctrica de Alta Tensión (SEA) en los predios destinados a “Pacios y Talleres Ciudad”, la cual resulta necesaria, indispensable e ineludible a efecto de poder dotar de suministro eléctrico a las estaciones de la Línea 6 del proyecto ya citado.

Bajo dicha tesitura, es de mencionarse, que a efecto de lograr la conexión eléctrica de la Línea 6 del Metro, es necesario “comunicar” eléctricamente la subestación ubicada en el predio denominado “pacios y talleres”, con aquella infraestructura eléctrica denominada como Subestación eléctrica Planta Vapor Monterrey. Por lo tanto, se torna necesario la intervención en obra, posesión y propiedad, de distintos predios que median entre una y otra, siendo que aquellos que se tornen necesarios para la realización de tal obra, lo son en concreto los que mas adelante se detallan, precisan e identifican dentro del presente Decreto Expropiatorio.

Importante señalar que la importancia y justificación del presente decreto, encuentra su lugar en la necesidad y urgencia de llevar a cabo las obras necesarias (inducidas) para lograr la conexión eléctrica de las estaciones de la Línea 6 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, obras que unicamente (en cuanto a su viabilidad, costo y eficiencia) pueden ser desarrolladas en los predios objeto del presente decreto.

Obras a realizar sobre los inmuebles identificados bajo los expedientes catastrales números 5819003020, 5819003167 y 5819003168 .- Para garantizar la operatividad energética del sistema de transporte y robustecer la red regional, la Comisión Federal de Electricidad (CFE) desarrolla el proyecto de infraestructura eléctrica denominado:

“LT POTENCIA-TALLERES 115 kV - 2C - 1C/F - 3.1 Km - ACSR/AS 1113 kCM-PA”

Esta obra tiene como propósitos estratégicos:





1. Suministro y Seguridad: Satisfacer la creciente demanda de energía en la región noreste y cerrar el anillo de transmisión para mitigar riesgos de interrupciones (apagones).
2. Evacuación de Energía: Facilitar la transmisión desde la Central Generadora MONTERREY POTENCIA.
3. Suministrar la Energía Eléctrica necesaria para la implementación y operación óptima de la Obra Pública Líneas 4 y 6 del Metro, siendo obra inducida del proyecto principal.

De conformidad con el Artículo 2 de la Ley de la Industria Eléctrica (LIE), la transmisión y distribución de energía eléctrica son consideradas actividades de interés social y orden público. En consecuencia, el desarrollo de esta infraestructura goza de preferencia legal sobre cualquier otro uso o aprovechamiento de los terrenos por donde transcurre.

Mediante el Oficio No. STCM-CIC-104/2025, de fecha 16 de julio de 2025, se ratificó la ubicación definitiva de la Subestación Eléctrica de Alta Tensión (SEA) CITADEL, la cual debe emplazarse dentro del predio destinado a "Patios y Talleres Citadel".

Para alimentar de energía eléctrica dicha subestación, es técnicamente indispensable la afectación de los predios identificados catastralmente bajo los números **5819003020**, **5819003167** y **5819003168**. Estos inmuebles se encuentran directamente sobre el trazo del eje de la Línea de Transmisión proyectada, lo que motiva la necesidad de **expropiarlos** para su uso por parte del Estado. La definición de la ruta ha sido optimizada mediante software especializado en topografía y Sistemas de Información Geográfica (SIG), determinando que la afectación de la franja específica en estos predios, que más adelante se describen en el Considerando Décimo Séptimo, responde a tres factores técnicos ineludibles:

A. Linealidad y Tensión Mecánica (Trazo Topológico). Los predios se ubican en la trayectoria recta obligada (línea de vista) entre la Estructura [PI-04] y la Estructura [PI-05]. La física de los conductores de alta tensión exige minimizar la cantidad de vértices (cambios de dirección o deflexiones) para reducir la tensión mecánica sobre las estructuras de soporte y evitar el "efecto de catenaria" descontrolado.

B. Viabilidad Geotécnica y Civil. Se desestimó la posibilidad de desviar la línea para rodear los predios, dado que dicha alternativa implicaría la instalación de torres en zonas con mecánica de suelos inestable (taludes irregulares o zonas de relleno), lo cual resulta técnicamente inviable y pone en riesgo la estabilidad estructural de la línea.

C. Optimización de Trayectoria y Obras Inducidas. El trazo actual discurre sobre el talud del arroyo Conductores, evitando el cruce aéreo o subterráneo por la Av. Miguel Alemán. Esta solución técnica:

- Reduce la longitud total de los conductores.





- Elimina la necesidad de ejecutar obras inducidas complejas en una vía primaria.
- Evita interferencias con derechos de vía preexistentes.

Para una línea de 115 kV, y en estricto apego a las especificaciones de CFE y la NOM-001-SEDE-2012, se requiere una franja de seguridad libre de obstáculos (Derecho de Vía).

- Ancho de Afectación: Se requiere un ancho total de 10 metros.
- Criterios de Cálculo: Este ancho garantiza la seguridad ante el desplazamiento lateral de los cables por vientos máximos regionales (80-100 km/h), asegura la distancia mínima de ruptura dieléctrica (para evitar arcos eléctricos) y mitiga los efectos de inducción electromagnética en la superficie.

Con motivo de la expropiación aquí decretada, es que el dominio y posesión de dichos predios pasará al patrimonio del Estado de Nuevo León para su destino a la obra aquí ya identificada y denominada como **"LT POTENCIA-TALLERES 115 kV - 2C - 1C/F - 3.1 Km - ACSR/AS 1113 KCM-PA"**

Derivado del análisis integral (topográfico, eléctrico y civil), se concluye que la afectación de los predios identificados bajo los expedientes catastrales números **5819003020, 5819003167 y 5819003168**, en los terrenos "LA TLAQUICHERA" y "LA DURAZNERA" es **técnicamente indispensable e ineludible** para la viabilidad del proyecto.

Es muy importante enfatizar, que conforme a los estudios realizados, no existe alternativa técnica factible que permita modificar el trazo sin comprometer la seguridad estructural de la línea, riesgos inaceptables para la seguridad operativa o violar normativas ambientales y de seguridad superiores. La presente justificación acredita la necesidad de proceder a la expropiación de dichos predios en las fracciones y medidas específicas que aquí se detallan, lo anterior por causa de utilidad pública.

En virtud de lo anterior, y dada su ubicación estratégica, los predios que se describen en el Considerando Décimo Séptimo, se identifican como los únicos inmuebles idóneos técnicamente para llevar a cabo la obra, ya que sus características físicas, geométricas y geográficas satisfacen los requerimientos técnicos necesarios para la ejecución y construcción de la Obra **"LT POTENCIA-TALLERES**, y de todos los trabajos de las Líneas 4 y 6 del Metro.

Por lo anteriormente expuesto, se determina que la afectación y/o **expropiación parcial** de los inmuebles identificados con el Expedientes Catastrales números **5819003020, 5819003167 y 5819003168**, resulta idónea, necesaria e indispensable para la construcción de la Obra **"LT POTENCIA-TALLERES"**. Esta determinación responde a la Causa de Utilidad Pública, al ser el único sitio factible que permite cumplir con las especificaciones técnicas del Proyecto Ejecutivo y las normas internacionales de transporte masivo.





Obras a realizar sobre los inmuebles identificados bajo los expedientes catastrales números 5819003020, 5819003167 y 5819003168. La obra denominada L.T. MONTERREY POTENCIA - TALLERES se construirá de forma híbrida (aérea y subterránea). Se plantea la operación de esta a una frecuencia de 60 Hz. Así mismo, dentro de los alcances del proyecto se encuentra la construcción de un total de 3.05 Km-línea con la instalación de 6.10 Km-Circuito (aproximadamente), de acuerdo con lo siguiente:

Tramo 01 (Aéreo): Desde el Marco de Remate (Futuro) de la S.E. PV Monterrey Potencia; hasta las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 13 (Av. Las Torres).

Este tramo se construirá en su totalidad de forma aérea; inicia en el Marco de Remate (Futuro) de la S.E. PV Monterrey Potencia hasta finalizar en las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 13 (Av. Las Torres). Operará a tensión nominal de 115 kV, a frecuencia de 60 Hz. Se construirán 1.71 Km - Línea, con la instalación de 3.72 Km - Circuito de línea Aérea.

Las estructuras por utilizar serán postes troncocónicos de acero galvanizado de 115 kV, para 2 circuitos considerando el tendido de 2 circuitos, incluyendo sus herrajes, aisladores y accesorios, con la instalación de 1 conductores ACSR/AS calibre 1113 kCM por fase.

Incluye la instalación de dos Cables de Guarda con Fibras Ópticas Integradas (CGFO 48 FO); para el enlace PV Monterrey Potencia - Talleres.

Tramo 02 (Subterráneo): Desde las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 13 (Av. Las Torres); hasta finalizar en las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 21 (después de Av. Los Pinos).

Este Tramo se construirá en su totalidad de forma subterránea, inicia en las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 13 (Av. Las Torres); hasta finalizar en las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 21 (después de Av. Los Pinos).

El tramo subterráneo se construirá mediante la instalación de un Sistema de Cable de Potencia monopolar para 115 KV (Cable de Potencia monopolar "Single-Core" con conductor de Cobre de sección transversal de 1,600 mm² de aislamiento de XLPE por cada fase y sus Accesorios -





Terminales tipo exterior "Cable-Aire", y herrajes). Considerar la construcción de 0.93 Km-Línea² y la instalación de 1.86 Km-Circuito de Línea de Transmisión Subterránea.

Incluye la instalación de 2 (dos) Cables Dieléctricos con Fibras Ópticas Integradas (CDFO 48 FO); para el enlace PV Monterrey Potencia - Talleres.

Tramo 03 (Aéreo): Desde las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 21 (después de Av. Los Pinos), hasta finalizar en el Marco de Remate (Futuro) de la S.E. Talleres.

Este tramo se construirá en su totalidad de forma aérea; inicia en las Terminales de Potencia Tipo Poste que se montarán sobre el Poste de Transición a instalar en el PI No. 21 (después de Av. Los Pinos) hasta finalizar en el Marco de Remate (Futuro) de la S.E. Talleres. Operará a tensión nominal de 115 kV, a frecuencia de 60 Hz. Se construirán 0.41 Km - Línea, con la instalación de 0.82 Km - Circuito de línea Aérea.

Las estructuras por utilizar serán postes troncocónicos de acero galvanizado de 115 kV, para 2 circuitos considerando el tendido de 2 circuitos, incluyendo sus herrajes, aisladores y accesorios, con la instalación de 1 conductores ACSR/AS calibre 1113 kCM por fase.

Incluye la instalación de dos Cables de Guarda con Fibras Ópticas Integradas (CGFO 48 FO); para el enlace PV Monterrey Potencia - Talleres.

La definición de la ruta ha sido optimizada mediante software especializado en topografía y Sistemas de Información Geográfica (SIG), determinando que la afectación de la franja específica en este predio responde a tres factores técnicos ineludibles:

A. Linealidad y Tensión Mecánica (Trazo Topológico) Los predios se ubican en la trayectoria recta obligada (línea de vista) entre la Estructura [PI-04] y la Estructura [PI-05]. La física de los conductores de alta tensión exige minimizar la cantidad de vértices (cambios de dirección o deflexiones) para reducir la tensión mecánica sobre las estructuras de soporte y evitar el "efecto de catenaria" descontrolado.

B. Viabilidad Geotécnica y Civil Se desestimó la posibilidad de desviar la línea para rodear los predios, dado que dicha alternativa implicaría la instalación de torres en zonas con mecánica de suelos inestable (taludes irregulares o zonas de relleno), lo cual resulta técnicamente inviable y pone en riesgo la estabilidad estructural de la línea.





C. Optimización de Trayectoria y Obras Inducidas El trazo actual discurre sobre el talud del arroyo Conductores, evitando el cruce aéreo o subterráneo por la Av. Miguel Alemán.

Con base en lo anterior, es viable deducir que esta solución técnica reduce la longitud total de los conductores, elimina la necesidad de ejecutar obras inducidas complejas en una vía primaria y evita interferencias con derechos de vía preexistentes.

Para una línea de 115 kV, y en estricto apego a las especificaciones de CFE y la NOM-001-SEDE-2012, se requiere una franja de seguridad libre de obstáculos (Derecho de Vía).

- Ancho de Afectación: Se requiere un ancho total de 10 metros.
- Criterios de Cálculo: Este ancho garantiza la seguridad ante el desplazamiento lateral de los cables por vientos máximos regionales (80-100 km/h), asegurando la distancia mínima de ruptura dieléctrica (para evitar arcos eléctricos) y mitiga los efectos de inducción electromagnética en la superficie.

En virtud de lo anterior, y dada su ubicación estratégica, los predios que se describen en el Considerando Décimo Séptimo, se identifican como los únicos inmuebles idóneos técnicamente para llevar a cabo la obra, ya que sus características físicas, geométricas y geográficas satisfacen los requerimientos técnicos necesarios para la ejecución de la Obra “**LT POTENCIA-TALLERES**” y de todos los trabajos de las Líneas 4 y 6 del Metro.

DÉCIMO SÉPTIMO.- Que en concordancia con la justificación técnica de la ubicación de la Obra, descrita en el considerando Décimo Sexto, dentro de la trayectoria en la que se llevará a cabo la obra pública “**LT POTENCIA-TALLERES**”, descrita anteriormente, particularmente en el segmento citado, se ha identificado que la infraestructura proyectada debe ser ejecutada mediante **expropiación** de los predios que se identifican con los expedientes catastrales números **5819003020, 5819003167 y 5819003168**, respectivamente. Expropiación que se realiza sobre una parcialidad de la extensión de dichos inmuebles y que corresponde a la que mas adelante se detalla y precisa. Dichos predios se encuentran dentro del área de influencia de las Líneas 4 y 6 del Metro y de las obras de adecuación mencionadas necesarias para la ejecución de la Obra “**LT POTENCIA-TALLERES**”. Sin que pueda estimarse posible la ubicación de esta Obra, en una locación distinta a aquella proyectada sobre la afectación de los predios aquí señalados, atendiendo ello a la justificación técnica ya desarrollada supra líneas.

En efecto, se ha identificado que la infraestructura proyectada para la ejecución de la Obra “**LT POTENCIA-TALLERES**”, de las Líneas 4 y 6 del Metro, debe ineludiblemente ser introducida por los inmuebles que se describen en este Considerando. Es importante enfatizar que, de acuerdo a los trabajos técnicos realizados para el diseño del trazo de la obra, es necesaria la afectación de las áreas que se describen enseguida **MEDIANTE SU EXPROPIACIÓN**, lo cual es necesario e ineludible, pues son los inmuebles idóneos para ser utilizados conforme a las necesidades de la obra en ese lugar, pues su posición permite la operabilidad, optimización y reducción del





impacto económico para la construcción de la Obra. Situación que también beneficia al entorno urbano pues permitirá un mejor control del espacio, actividades, seguridad para el personal de producción, así como de los usuarios. En este sentido, la ubicación de los inmuebles representa el único sitio factible que permite cumplir con las características geométricas requeridas para proporcionar un servicio público de transporte seguro y confortable, en estricto apego a los parámetros establecidos por las normas internacionales y las especificaciones técnicas del proyecto ejecutivo.

En virtud de lo anterior, resulta ineludible y necesaria la afectación de los inmuebles en las áreas antes señaladas, **MEDIANTE SU EXPROPIACIÓN**, en las porciones cuya descripción, cuadro de áreas y coordenadas se transcriben a continuación:

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO CON EXPEDIENTE CATASTRAL NÚMERO 5819003020

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN							
Lado		Rumbo	Distancia	V	COORDENADAS UTM Z14		COLINDANTES
EST	PV				Y	X	
				1	2,847,532.10	376,498.17	
1	2	N 24°30'46.06" E	066.98	2	2,847,592.04	376,525.95	POLIGONO (1) UNO
2	3	S 80°39'52.92" E	010.36	3	2,847,591.36	376,536.19	IMPAGOS DE CARTEL TRAN SA IN EV CARRIL PLATEADO
3	4	S 24°30'46.06" W	072.07	4	2,847,525.79	376,506.29	MISMO PREDIO
4	1	N 52°5'58.56" W	010.28	1	2,847,532.10	376,498.17	LOTE NÚMERO TRES (3)
SUPERFICIE: 695.22 m2							

2).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO CON EXPEDIENTE CATASTRAL NÚMERO 5819003167

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN							
LADO		RUMBOS	DISTANCIA	V	COORDENADAS UTM		COLINDANTES
EST	PV				Y	X	
				1	2,847,532.10	376,498.17	
1	2	S 52°5'58.56" E	10.28	2	2,847,525.79	376,506.29	LOTE NÚMERO UNO (1)
2	3	S 24°30'46.06" W	92.62	3	2,847,441.33	376,467.78	MISMO PREDIO
3	4	S 43°23'20.04" E	125.26	4	2,847,350.29	376,553.84	MISMO PREDIO
4	5	S 76°16'24.60" W	3.20	5	2,847,349.53	376,550.73	LOTE NÚMERO CUATRO (4)
5	6	N 43°44'27.60" W	133.03	6	2,847,445.64	376,458.75	CAMINO E POR MEDIO
6	1	N 24°30'46.06" E	95.02	1	2,847,532.10	376,498.17	POLIGONO (1) UNO
SUPERFICIE: 1,348.55 m2							





3).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO CON EXPEDIENTE CATASTRAL NÚMERO 5819003168

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN							
LADO		RUMBOS	DISTANCIA	V	COORDENADAS UTM		COLINDANTES
EST	PV				Y	X	
				1	2,847,349.53	376,550.73	
1	2	N 76°16'24.60" E	003.20	2	2,847,350.29	376,553.84	LÓTE NÚMERO TRES (3)
2	3	S 43°23'20.04" E	084.75	3	2,847,288.70	376,612.05	MISMO PREDIO
3	4	S 34°27'48.96" E	043.06	4	2,847,253.20	376,636.42	MISMO PREDIO
4	5	S 80°50'25.08" W	011.12	5	2,847,251.43	376,625.44	ING. BERNARDO GARZA SADA
5	6	N 34°22'47.28" W	028.71	6	2,847,275.12	376,609.23	MISMO PREDIO
6	7	N 2°30'48.24" E	012.71	7	2,847,287.82	376,609.78	CAMINO DE POR MEDIO
7	1	N 43°44'27.60" W	085.41	1	2,847,349.53	376,550.73	CAMINO DE POR MEDIO
SUPERFICIE: 587.87 m2							

DÉCIMO OCTAVO.- Que el régimen normativo previsto en la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública del Estado de Nuevo León, se nutre de dos principios fundamentales de orden constitucional contenidos en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 14 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, el primero de ellos afirma el principio de la función social de la propiedad, que nos indica que el interés público es superior y se antepone al interés privado. Bajo esa tesis y atendiendo el evidente beneficio colectivo que, por las razones ya indicadas, producirán las Líneas 4 y 6 del Metro, su realización no debe ser impedida por la atención al interés privado, máxime cuando ya se han logrado avances significativos mediante diversas operaciones para la construcción de las Líneas 4 y 6 del Metro.

Al efecto, en segundo término, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 27 segundo párrafo, establece que las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización. Así mismo, la fracción VI segundo párrafo de este numeral, señala que las leyes de la Federación y de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, determinarán los casos en que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada, y de acuerdo con dichas leyes la autoridad administrativa hará la declaración correspondiente. El precio que se fijará como indemnización a la cosa expropiada se basará en la cantidad que como valor fiscal de ella figure en las oficinas catastrales o recaudadoras, ya sea que este valor haya sido manifestado por el propietario o simplemente aceptado por él de un modo tácito por haber pagado sus contribuciones con esta base. El exceso de valor o el detrimento que haya tenido la propiedad particular por las mejoras o deterioros ocurridos con posterioridad a la fecha de la asignación del valor fiscal será lo único que deberá quedar sujeto a juicio pericial y a resolución





judicial. Esto mismo se observará cuando se trate de objetos cuyo valor no esté fijado en las oficinas rentísticas.

DÉCIMO NOVENO.- Que la ejecución de la Obra “**LT POTENCIA-TALLERES**” y realización de la obra pública Líneas 4 y 6 y del Metro, mediante la afectación mediante expropiación de las áreas de los inmuebles descritos en el Considerando Décimo Séptimo de este Acuerdo, hace presentes los supuestos de utilidad pública establecidos por el artículo 5, en concordancia con los diversos 3, 4 y 7 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León, al tratarse precisamente de una obra pública en materia de transporte colectivo y por ende en materia de movilidad, como ha quedado descrito en los Considerandos Décimo Cuarto, Décimo Quinto y Décimo Sexto, que será realizada y ejecutada en ejercicio de sus atribuciones, por el Estado, a través de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, como dependencia de la Administración Pública Centralizada, al llevar a cabo acciones y trabajos que se refieren, a la construcción, conservación, modificación y demolición de inmuebles, que por su naturaleza son necesarios y serán destinados al servicio público y de uso común, consistente en la ejecución de la Obra “**LT POTENCIA-TALLERES**” y construcción de las Líneas 4 y 6 del Metro, incluyendo en éstas de igual manera, todos los demás servicios que tengan como fin concebir, proyectar y calcular, los elementos que integran el proyecto de obra, así como los relacionados con la investigación, asesoría y consultoría, dirección y supervisión de su ejecución, necesarios para la realización y puesta en funcionamiento de la Líneas 4 y 6 del Metro, con el consiguiente beneficio a la colectividad, tal y como se justifica y acredita en el cuerpo del presente Acuerdo.

VIGÉSIMO.- Que en el presente caso se actualizan las hipótesis previstas como causales de utilidad pública por los artículos 6 fracciones I, II, V y VIII de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León; la fundación, conservación, mejoramiento, consolidación y crecimiento de los centros de población; la ejecución y cumplimiento de planes o programas a que se refiere esta ley; la ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento y de servicios urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquellas destinadas para la movilidad urbana; la creación, recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público para uso comunitario y para la movilidad urbana; toda vez que la ejecución de la obra pública consistente en la realización de las Líneas 4 y 6 del Metro descrita en los Considerandos Décimo Cuarto, Décimo Quinto y Décimo Sexto del presente Acuerdo, redundará en un indudable mejoramiento y crecimiento de los centros de población de influencia, tanto del Municipio de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y Apodaca, Nuevo León, tal y como se advierte en los estudios técnicos llevados a cabo para la ejecución de la obra, como son el estudio de Costo-Beneficio de la Líneas 4 y 6 del Metro, demás documentos y dictámenes integrados al expediente de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado, de los cuales se desprende en primer término que la realización de la obra en comento, genera múltiples beneficios sociales, los cuales se traducirán en la disminución de diversos costos como son, el costo de tiempo viaje del usuario, debido al incremento de la velocidad de viaje, en comparación al tiempo empleado actualmente, también el ahorro en costos de tiempo de viaje se traducirá en un ahorro del tiempo viaje a bordo de la unidad, por ahorro en el tiempo de espera y caminata





para transbordo y por tiempo de espera en general, por el incremento de la velocidad de operación con la implementación de la obra, al disminuir el intervalo o frecuencia de paso ocasionando, asimismo un ahorro por liberación de recursos a la sociedad, todo esto repercute en un ahorro de horas trabajo hombre y por consiguiente económico, advirtiéndose además reducción en tiempo de más de veinte minutos en el tiempo de viaje, tiempos que en acumulación para los usuarios pueden emplearse en otras actividades como son las laborales, comerciales, culturales y de esparcimiento. Por otra parte, se señala que, por tratarse de la implementación del servicio de transporte público colectivo del metro, habrá una disminución significativa en la emanación de gases contaminantes como repercusión en la sustitución del medio del transporte de los usuarios que se trasladará en el metro, también con el consiguiente ahorro económico, efectos los anteriores que provocan conforme a los aspectos citados un mejoramiento de los centros de población de influencia de la obra. Conforme a lo anterior y al estudio de Costo-Beneficio elaborado por la Dependencia citada, se tiene que la ejecución de esta obra pública actualiza las causales referidas al rubro puesto que los beneficios antes referidos, devienen del cumplimiento de planes y programas referidos en la ley y redundan, sin lugar a dudas, en el crecimiento de los centros de población antes referidos, así como se traducen en obras que llevan a cabo el mejoramiento e impulso de la movilidad urbana, ya que la mejora en traslado de los usuarios en la Líneas 4 y 6 del Metro es evidente, generando grandes beneficios a la comunidad de toda el Área Metropolitana y en particular para los Municipios de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y Apodaca, Nuevo León, al propiciarse su regeneración urbana y al mejoramiento antes señalados y por ende, de sus fuentes propias de vida, al ofrecer mejores posibilidades de desarrollo urbano, de comercio y prestación de servicios; presupuestos contemplados por la normativa antes referida y que en el caso en particular se producirán con la realización y puesta en marcha de la obra, tal como se concluye y avala por los análisis técnicos arriba especificados.

VIGÉSIMO PRIMERO.- Que por otra parte, en adición a los beneficios antes señalados, la construcción de la Líneas 4 y 6 del Metro en la ruta trazada, incide también en la apertura y ampliación y prolongación de una avenida, para facilitar el tránsito urbano; que servirá para la prestación del servicio de transporte de líneas o rutas de enlace o alimentadoras mediante autobuses, de conformidad a los artículos 1, 2 fracciones I y II de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León. Bajo el anterior marco normativo, es notorio e indudable que de conformidad al análisis de Costo-Beneficio llevado a cabo, en el presente caso la obra pública de construcción de la Líneas 4 y 6 del Metro y la ejecución de la Obra “**LT POTENCIA-TALLERES**”, así como las líneas de transporte alimentadoras que podrán operar en las estaciones del Metro, corresponden al establecimiento, explotación y conservación del servicio público de transporte colectivo metro y su modalidad de autobuses, situación la anterior que acontece en la especie y configura la hipótesis normativa contemplada por los artículos arriba citados.

VIGÉSIMO SEGUNDO.- Que en el presente caso, en consideración a las condiciones y características expresada en relación a la obra pública “**LT POTENCIA-TALLERES**” de las Líneas 4 y 6 del Metro y a la ubicación de los inmuebles en las áreas descritas en el Considerando





Décimo Séptimo, cuya afectación resulta necesaria e ineludible para dicha obra, se actualizan las hipótesis previstas como causales de utilidad pública contempladas por el artículo 1 fracciones I, II, III, XI y XII de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública del Estado de Nuevo León, consistentes en el establecimiento, explotación o conservación, de un servicio público; la construcción de calzadas, puentes, caminos y túneles, para facilitar el tránsito urbano y suburbano; el embellecimiento, ampliación y saneamiento, de las poblaciones.

En efecto, se actualizan las hipótesis normativas contempladas en el artículo 1 de la Ley de Expropiación antes citada, en consideración a que la obra Líneas 4 y 6 del Metro, consistirá precisamente en la realización de una obra pública que prestará el servicio público de transporte colectivo de personas, conocido como Metro, considerado indudablemente un servicio público, que contempla la ejecución de la Obra "**LT POTENCIA-TALLERES**", necesaria para la realización de la obra, todo lo cual indudablemente facilita el tránsito urbano, pues no puede pasarse por alto que dentro del análisis Costo-Beneficio, se obtiene que los usuarios de estas líneas del metro tendrán un ahorro significativo en el tiempo traslado, situación que se traduce en una ahorro de tipo económico, así como de tiempo, que puede ser empleado por las personas en otras actividades. Por otro lado, el citado análisis Costo-Beneficio referido, se justifica que en el presente caso habrá un notorio mejoramiento de los centros de población por los que atraviesa la obra, concretamente los Municipios de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y Apodaca, puesto que la obra será cómoda, segura en su uso y en cuanto a contaminación muy limpia, resultados coincidentes con las causales de utilidad pública referidas por la citada Ley de Expropiación.

Además de lo anterior, se contribuye a la solución del problema del tráfico vehicular que aqueja al Área Metropolitana de Monterrey, pues se facilitará el tránsito urbano, tal y como se demuestra en el precitado análisis Costo-Beneficio, en donde se demuestra que conforme al problema de parque vehicular que se tiene y espera y las necesidades de movilidad, la obra resolverá parte importante del mismo. Por lo anterior se concluye que la obra multicitada es de indudable beneficio colectivo, ya que responde a la necesidad de facilitar el tránsito y la movilidad en los Municipios de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y Apodaca, Nuevo León, y mejorar la funcionalidad de las avenidas que son utilizadas actualmente, dando mayor fluidez al parque vehicular y disminución en el tiempo de circulación. Con esta obra se incrementará la productividad económica, comercial, industrial y de desarrollo urbano de los Municipios referidos, causales contempladas como de utilidad pública por las fracciones de la normativa antes referida.

VIGÉSIMO TERCERO.- Que en virtud de lo expuesto y fundado, es de considerarse que conforme al expediente relativo a la obra pública consistente en la construcción de la Líneas 4 y 6 del Metro, se acreditan debidamente las causas de utilidad pública, así como la competencia y facultades de las Dependencias que suscriben el presente Acuerdo.

VIGÉSIMO CUARTO.- En tal virtud, en términos de lo establecido por el artículo 27 segundo párrafo y fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es facultad del





Ejecutivo Estatal, emitir la declaratoria de causa de utilidad pública. En consecuencia y en atención a que los artículos 14, 49, 111, 119, 124, 125 fracciones I, IX, XXVIII, 127 y 188 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León y 2 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León, que establecen que el Gobernador es el jefe y responsable de la Administración Pública Estatal y los artículos 2 y 3 de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública vigente en el Estado de Nuevo León, que facultan al Ejecutivo del Estado para declarar la existencia de causas de utilidad pública y acordar la Expropiación, la ocupación temporal, total o parcial o la simple limitación de los derechos de dominio respectiva y toda vez que en el presente caso han quedado plenamente acreditadas la existencia de las causales de utilidad pública referidas en este apartado de Considerandos y el innegable beneficio que la colectividad recibe con la realización de la obra pública descrita en el presente instrumento; he tenido a bien emitir el siguiente:

ACUERDO

ARTÍCULO PRIMERO.- Con fundamento en los artículos 27 segundo párrafo fracción VI y 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 14 tercer párrafo, 49, 111, 119, 124, 125 fracciones I, IX y XXVIII, 127 y 188 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; 2, 4, 8, 18 Apartado A fracciones I y III, Apartado B fracción IV, 22, 24 y 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León; 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 y 10 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León; 1, 2, 3, 4, 6 primer párrafo, segundo párrafo fracciones I, II, V, VIII y último párrafo, 9 y 10 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León; 1, 2 fracciones I, II, IV, VI, VII, VIII, IX y X, 4, 4 bis 1, 4 bis 3, 4 bis 4, 9, 11, 12, 13 y 14 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de

Nuevo León; 1 fracciones I, II, III, XI y XII, 2, 3, 4, 8, 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública; y 830, 831 y 833 del Código Civil para el Estado de Nuevo León; y en ejercicio de las facultades que me confieren los dispositivos Constitucionales y Legales antes citados, y en los términos del Acuerdo de fecha 16 de febrero de 2023, publicado en el Periódico Oficial del Estado en fecha 1 de marzo de 2023, por el que se declaran de Utilidad Pública las obras de las Líneas 4, 5 y 6 del Sistema de Transporte Colectivo METRORREY y los Acuerdos publicados en fechas 16 de agosto de 2024 y 25 de noviembre de 2025, por los que se constata y reafirma la existencia de las Causas de Utilidad Pública previstas en las fracciones I, II, III, XI y XII del artículo 1º de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública del Estado de Nuevo León; y, la existencia de las Causas de Utilidad Pública previstas en las fracciones I, II, V y VIII del artículo 6 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León; 3, 4, 5 y 7 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León y 1, 2 fracciones I, II, IV, VI, VII, VIII, IX y X, 4, 4 bis 1, 4 bis 3, 4 bis 4,





9, 11, 12, 13 y 14 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León; se confirma y se reitera como causa de Utilidad Pública la realización de la obra pública consistente en la construcción de la Líneas 4 y 6 del Metro, **sus 28 estaciones, las obras inducidas de dicho proyecto, dentro de las que destaca para fines del presente decreto: la ejecución de la Obra "LT POTENCIA-TALLERES" y sus demás obras complementarias, que se describen en los Considerandos Décimo Cuarto, Décimo Quinto y Décimo Sexto.**

ARTÍCULO SEGUNDO.- En consideración a que se encuentra debidamente acreditada la existencia de las causales de utilidad pública mencionadas en el Artículo Primero del presente Acuerdo, se decreta en favor del Gobierno del Estado de Nuevo León, **la EXPROPIACIÓN**, por Causa de Utilidad Pública de las áreas de terreno cuya descripción, cuadro de áreas y coordenadas se transcriben a continuación, incluyéndose todos sus accesorios, adhesiones, mejoras y accesiones que por derecho les corresponda, para el efecto de realizar las obras y acciones indicadas en los Considerandos Décimo Cuarto, Décimo Quinto y Décimo Sexto y Artículo Primero de este Acuerdo:

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO CON EXPEDIENTE CATASTRAL NÚMERO 5819003020

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN							
Lado		Rumbo	Distancia	V	COORDENADAS UTM Z14		COLINDANTES
EST	PV				Y	X	
				1	2,847,532.10	376,498.17	
1	2	N 24°30'46.06" E	066.98	2	2,847,593.04	376,525.96	POLIGONO (1) UNO
2	3	S 80°39'52.92" E	010.36	3	2,847,591.36	376,536.19	IMPAGOS DE CARTON TITAN SA de CV CARRIO DE POR MERO
3	4	S 24°30'46.06" W	072.07	4	2,847,525.79	376,506.29	MISMO PREDIO
4	1	N 52°5'58.56" W	010.28	1	2,847,532.10	376,498.17	LOTE NÚMERO TRES (3)
SUPERFICIE: 695.22 m2							

2).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO CON EXPEDIENTE CATASTRAL NÚMERO 5819003167





CUADRO DE CONSTRUCCIÓN							
LADO		RUMBOS	DISTANCIA	V	COORDENADAS UTM		COLINDANTES
EST	PV				Y	X	
				1	2,847,532.10	376,498.17	
1	2	S 52°58'56" E	10.28	2	2,847,525.79	376,506.29	LOTE NÚMERO UNO (1)
2	3	S 24°30'46.08" W	92.82	3	2,847,441.33	376,467.78	MISMO PREDIO
3	4	S 43°23'20.04" E	125.28	4	2,847,350.29	376,553.84	MISMO PREDIO
4	5	S 76°16'24.60" W	3.20	5	2,847,349.53	376,550.73	LOTE NÚMERO CUATRO (4)
5	6	N 43°44'27.60" W	133.03	6	2,847,445.64	376,458.75	CAMINO E. POR MEDIO
6	1	N 24°30'46.08" E	95.02	1	2,847,532.10	376,498.17	POLIGONO (1) UNO
SUPERFICIE: 1,348.55 m2							

3).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO CON EXPEDIENTE CATASTRAL NÚMERO 5819003168

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN							
LADO		RUMBOS	DISTANCIA	V	COORDENADAS UTM		COLINDANTES
EST	PV				Y	X	
				1	2,847,349.53	376,550.73	
1	2	N 76°16'24.60" E	003.20	2	2,847,350.29	376,553.84	LOTE NÚMERO TRES (3)
2	3	S 43°23'20.04" E	084.75	3	2,847,288.70	376,612.05	MISMO PREDIO
3	4	S 34°27'48.96" E	043.06	4	2,847,253.20	376,636.42	MISMO PREDIO
4	5	S 80°50'25.08" W	011.12	5	2,847,251.43	376,625.44	ING. BERNARDO GARZA SADA
5	6	N 34°22'47.28" W	028.71	6	2,847,275.12	376,609.23	MISMO PREDIO
6	7	N 2°30'48.24" E	012.71	7	2,847,287.82	376,609.78	CAMINO DE POR MEDIO
7	1	N 43°44'27.60" W	085.41	1	2,847,349.53	376,550.73	CAMINO DE POR MEDIO
SUPERFICIE: 587.87 m2							

ARTÍCULO TERCERO.- La **EXPROPIACIÓN**, por causa de utilidad pública que se decreta, incluye y hace objeto de la misma a todas las construcciones, instalaciones y mejoras que se encuentran en los inmuebles descritos en el Artículo Segundo del presente Acuerdo, así como todo lo que de hecho y por derecho le corresponda, o bien exista anexo o conexo a los mismos.

ARTÍCULO CUARTO.- En consideración a que en el presente caso, se actualiza, entre otras, la causa de utilidad pública relativa a la creación o mejoramiento de centros de población y de sus fuentes propias de vida, contemplada en la fracción XI del artículo 1 de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública, el Gobierno del Estado de Nuevo León, a través de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, en los términos del artículo 8 de la Ley de la materia citada, se encontrará facultado para tomar posesión inmediata de las áreas y accesorios objeto de **EXPROPIACIÓN**, señaladas en los Artículos Segundo y Tercero de este Acuerdo, y en consecuencia, realizar y ejecutar las obras y acciones indicadas en los Considerandos Décimo Cuarto, Décimo Quinto, Décimo Sexto y Artículo Primero de este instrumento, debiéndose observar en todo momento las disposiciones estatales y municipales aplicables al caso





circunscrito. Para el debido cumplimiento de lo aquí dispuesto, se autoriza el uso de la fuerza pública.

ARTÍCULO QUINTO.- El Gobierno del Estado de Nuevo León, a través de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, cubrirá a los propietarios de los inmuebles afectados, que acrediten su legítimo derecho, la indemnización que proceda de conformidad a lo establecido en los artículos 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública, dentro de un periodo que no podrá exceder de diez años.

ARTÍCULO SEXTO.- El Gobierno del Estado de Nuevo León, a través de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, realizará a su favor la inscripción y presentación de los avisos respectivos del presente Acuerdo en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio y Padrón Catastral del Instituto Registral y Catastral del Estado de Nuevo León, sin que esta inscripción y presentación de avisos pueda considerarse un requisito previo para dar cumplimiento a lo ordenado en el Artículo Cuarto de este Acuerdo. Una vez llevada a cabo la inscripción y presentación citada, la dependencia referida deberá remitir las constancias obtenidas a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- Publíquese el presente Acuerdo en el Periódico Oficial del Estado y notifíquese personalmente a los propietarios, poseedores, ocupantes de los inmuebles o a quien tenga la tenencia material de los mismos, autorizándose para tal efecto, así como para el debido cumplimiento del presente Acuerdo, al personal adscrito de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana. En caso de ignorarse el domicilio del propietario afectado, surtirá efectos de notificación personal una segunda publicación del Acuerdo en el Periódico Oficial del Estado.

ARTÍCULO OCTAVO.- Se autoriza a la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, a través de su respectivo personal, a proveer el debido cumplimiento del presente Acuerdo, habilitándose para dichos efectos todos los días y horas de la semana.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su primera publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Así lo acuerdan y firman en el despacho del Titular del Poder Ejecutivo, en la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, el día 27 del mes de abril del año 2026.

EL C. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

LIC. MIGUEL ÁNGEL FLORES SERNA





GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

(RÚBRICA)

EL C. ENCARGADO DE DESPACHO
DE LA SECRETARÍA DE FINANZAS Y
TESORERÍA GENERAL DEL ESTADO

EL C. SECRETARIO DE MOVILIDAD Y
PLANEACIÓN URBANA

DR. ULISES CARLÍN DE LA FUENTE
(RÚBRICA)

DR. HERNÁN MANUEL VILLARREAL
RODRÍGUEZ
(RÚBRICA)

EL C. SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURÍDICOS
Y ATENCIÓN CIUDADANA DE LA
SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO

LIC HÉCTOR MATEOS URBINA
(RÚBRICA)

ESTA HOJA DE FIRMAS FORMA PARTE DEL ACUERDO DEL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, MEDIANTE EL CUAL SE DECRETA LA EXPROPIACIÓN POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA DEL INMUEBLE QUE SE DESTINARÁ A LA REALIZACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA CONSISTENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS LÍNEAS 4 Y 6 DEL METRO, DE FECHA 27 DE ABRIL DE 2026.





http://sistec.nl.gob.mx/Transparencia_2015_LyPOE/Acciones/PeriodicoOficial.aspx