



Periódico Oficial

GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN



Monterrey, Nuevo León - Lunes - 14 de Septiembre de 2026

NO BAJAMOS LA GUARDIA — 2026 —

Índice Sección Tercera



PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TOMO CLXXIII
NÚMERO
122 III

Sumario



PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

▪ SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO.

ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE DECRETA LA EXPROPIACIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO POR AFECTACIÓN AÉREA POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA DE LOS INMUEBLES QUE SE DESTINARAN A LA REALIZACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA CONSISTENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS ESTACIONES “PABLO GONZÁLEZ GARZA, ISSSTE, CUAUHTÉMOC, NAVE 01 Y ALTEA” DE LAS LÍNEAS 4 Y 6 DEL METRO.

3-58



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 DEL ESTADO; ACUERDOS PRIMERO Y SEGUNDO DEL ACUERDO DELEGATORIO PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO EN FECHA 15 DE ABRIL DE 2026; 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





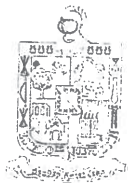
GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

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



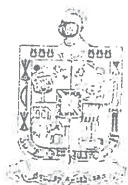


GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

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,





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

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 Secretaría 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





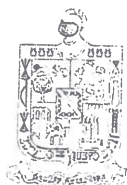
GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

corresponderá cubrir dentro de los plazos y en la forma que fije el Ejecutivo Estatal, los que nunca abarcarán un periodo 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 incluso y con altos niveles de cobertura territorial. El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio





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

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 congestionamiento 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.





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

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	Serafin 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





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

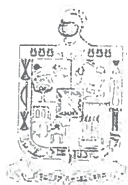
6	Brisas	4.47
7	Sendero Sur	5.12
8	Contry	5.96
9	Alfonso Reyes	6.83
10	Tecnológico de Monterrey	8.19
11	2 de Abril	8.96
12	Nuevo Repueblo	9.92
13	Hospital Ginecológico y Obstetricia	10.99

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:





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

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.

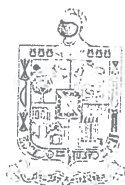
DÉCIMO SEGUNDO.- Que como consecuencia de lo expuesto, con fecha 1 de marzo de 2023, se publicó en el Periódico Oficial del Estado el Acuerdo por el cual se declaró de utilidad pública las obras de las líneas 4, 5 y 6 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey en los términos y condiciones que se 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.





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

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





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

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.

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 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 de la Avenida Constitución en 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.





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

- 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, discurriendo 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





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

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 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 monoriel 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, entre las que se encuentra la construcción de las **ESTACIONES PABLO GONZÁLEZ GARZA, ISSSTE, CUAUHTÉMOC, NAVE 01 Y ALTEA** de las Líneas 4 y 6 del Metro, que resultan indispensables construir para dar continuidad a la obra, conforme a las siguientes precisiones:

ESTACIÓN PABLO GONZÁLEZ GARZA

Obras a realizar sobre el inmueble Estación Pablo González Garza identificado bajo la escritura pública AFP 035/144555/25, Inscripción: 3834 Volumen:133 Libro: 77 Sección: Auxiliares Unidad: Monterrey fecha presentación: 6/20/2025 boleta: 28289301





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

IDlibro:570433.- El trazo geométrico de las Líneas 4 y 6 del Metro de Monterrey ha sido proyectado, predominantemente, sobre el derecho de vía y espacio público existente. Esta estrategia tiene como objetivo minimizar las afectaciones a la propiedad privada y optimizar la integración urbana del sistema de transporte.

Dicha determinación técnica obedece a criterios de operatividad eficiente del sistema y a factores de impacto social, ubicando las estaciones en nodos estratégicos de alta demanda. Específicamente, la ubicación proyectada para la Estación Pablo González Garza permite dar servicio a un volumen considerable de usuarios, facilitando el acceso a centros comerciales, zonas de entretenimiento y sistemas de transporte complementarios, lo cual optimiza la red de movilidad urbana.

La determinación del emplazamiento de la estación se realizó mediante un análisis tridimensional integral, abarcando su diseño en planta, alzado y corte. Este enfoque permitió visualizar la trayectoria, las pasarelas y las conexiones a nivel y subterráneas, así como identificar y resolver interferencias con estructuras preexistentes, instalaciones de servicios públicos y cimentaciones de edificaciones colindantes.

Se generó documentación ejecutiva que integra, mediante planos georreferenciados, la información simultánea de la estación y el viaducto. Esto permitió identificar con precisión las afectaciones indispensables a predios colindantes, derivadas de la ocupación física por pasarelas, núcleos de acceso o el cuerpo de la estación.

En este contexto, la empresa Contratista, durante el desarrollo del Proyecto Ejecutivo, definió la ubicación final de la Estación Pablo González Garza ponderando las condiciones del sitio (estado actual), garantizando la sección transversal necesaria para la operación segura y priorizando la mínima afectación al entorno urbano. Asimismo, se buscó reducir las obras inducidas en la zona, ofreciendo una solución técnica congruente con la vialidad existente.

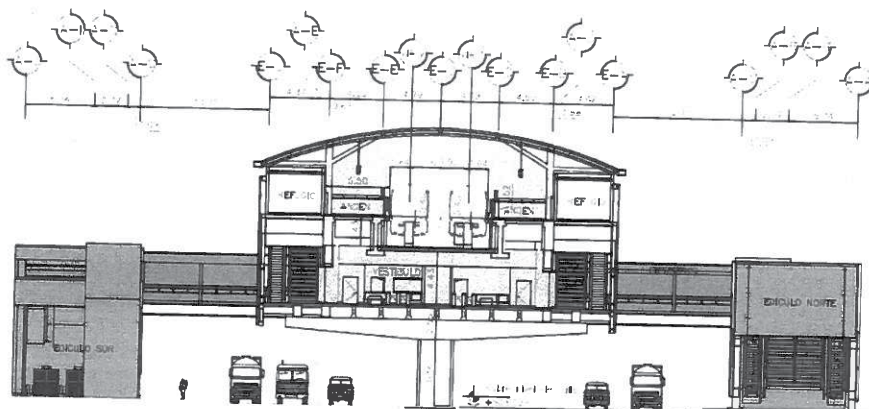
Una vez establecidas estas premisas y definido el posicionamiento del cuerpo principal de la estación, se condicionó la ubicación de los elementos adyacentes y complementarios, específicamente el edículo de acceso. Este elemento constituye el objeto central del presente análisis.

Si bien el edículo de acceso posee dimensiones menores respecto a la estación, su función es crítica. Dado que el sistema de monorriel se constituye por infraestructura elevada, resulta imperativo complementar las estaciones con núcleos de ingreso situados en zonas que garanticen seguridad y accesibilidad universal. En el caso particular de la Estación Pablo González Garza, se determinó técnicamente que la ubicación del edículo no resultaba viable sobre el eje de proyecto (bajo la estación) debido a las restricciones de la sección vial, lo que fundamenta la necesidad de su emplazamiento lateral.





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



El alineamiento del viaducto y la posición final de la Estación Pablo González Garza obedecen estrictamente a los requerimientos del trazo geométrico y a la adaptación al entorno urbano circundante. El objetivo primordial es minimizar las afectaciones a la propiedad privada, optimizar la implantación de apoyos y estaciones, y garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos operativos del monorriel.

Premisa de Accesibilidad y Configuración Dual Es importante establecer que, para garantizar la accesibilidad universal y la seguridad peatonal en una vía de alto flujo como la Avenida Blvd. Díaz Ordaz, el diseño funcional de la estación requiere dos núcleos de acceso (edículos) independientes, ubicados en ambos extremos de la vialidad.

- **Margen Izquierda (Sentido Monterrey-Apodaca):** El edículo correspondiente a este margen ya se encuentra proyectado y definido en su ubicación técnica óptima, cubriendo la demanda de usuarios de ese sector.
- **Margen Derecha (Sentido Monterrey – Apodaca):** El presente documento tiene por objeto justificar técnicamente la ubicación del edículo complementario necesario para este margen, analizando las alternativas disponibles para su emplazamiento.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS PARA EL EDÍCULO MARGEN DERECHA

1. ALTERNATIVA: CENTRO DE LA AVENIDA Esta alternativa fue descartada por inviabilidad técnica y operativa fundamentada en los siguientes puntos:





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

- **Impacto Vial:** El edículo requiere una superficie considerable para albergar los núcleos de circulación vertical (escaleras y elevadores). Su ubicación al centro implicaría una reducción significativa de la sección hidráulica vehicular de la Avenida Blvd. Díaz Ordaz, comprometiendo la movilidad urbana y elevando los riesgos de siniestralidad.
- **Accesibilidad y Normatividad:** Esta ubicación impide el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal. Las pendientes necesarias para conectar el nivel de calle con el vestíbulo excederían los parámetros normativos.
- **Complejidad Constructiva:** Implicaría la reubicación masiva de infraestructura de servicios públicos (obras inducidas de alto impacto), elevando costos y tiempos.
- **Funcionalidad:** Obligaría a los usuarios del lado derecho a cruzar carriles vehiculares o requeriría puentes adicionales, duplicando infraestructura innecesariamente.

2. ALTERNATIVA SELECCIONADA: MARGEN DERECHA Habiendo establecido la necesidad de un acceso en la margen derecha y descartada la opción central, se determinó la viabilidad técnica de ubicar el edículo en la fracción del predio identificado con expediente catastral 70-22-089-049.

Esta alternativa presenta las siguientes ventajas técnicas y legales:

- **Conectividad Eficiente:** Completa el esquema de acceso dual de la estación, permitiendo captar a los usuarios del sentido Monterrey-Apodaca sin necesidad de cruces a nivel de calle.
- **Viabilidad Geométrica:** Permite una conexión directa con la estación mediante una pasarela menor a 50 metros, cumpliendo con los estándares de diseño geométrico del sistema y garantizando un alineamiento seguro.
- **Facilidad Constructiva:** El área de afectación no presenta edificaciones que requieran demolición compleja, facilitando la ejecución de la obra civil.
- **Accesibilidad Universal:** La topografía del predio permite el desarrollo de rampas y elevadores conforme a norma.

Se concluye que, dado que la margen izquierda ya cuenta con su propia infraestructura proyectada, la ubicación del edículo en el margen derecho sobre el predio señalado es la única solución técnicamente viable para completar la operatividad de la estación.

Por lo anteriormente expuesto, se determina que la afectación parcial del inmueble identificado con el Expediente Catastral 70-22-089-049 resulta idónea, necesaria e





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

indispensable para la construcción del acceso a la Estación Pablo González Garza. 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.

ESTACIÓN ISSSTE

Obras a realizar sobre el inmueble Estación ISSSTE identificado bajo la escritura pública 7257 (Siete mil doscientos cincuenta y siete) registrada con el número 10142 volumen No. 260 libro No. 238 sección I propiedad unidad Monterrey con fecha del 5 de noviembre del 2004.- El trazo geométrico de las Líneas 4 y 6 del Metro de Monterrey ha sido proyectado, en su mayoría, sobre espacio público con el fin de minimizar las afectaciones a propiedades privadas y optimizar la integración urbana del sistema.

Este es el caso de los segmentos 3 y 4 de la línea 4, los cuales se desarrollan sobre la margen izquierda del río Santa Catarina, donde también se ubica y desarrolla la Avenida constitución. Este trazo geométrico, así como las particularidades técnica-operativas del sistema de monorriel, tiene la necesidad de implantar la estación ISSSTE a aproximadamente la mitad de la distancia que existe entre las estaciones de Obispado y Serafín Peña.

Esta decisión técnica atiende principalmente a la necesidad del sistema de transporte de colocar las estaciones en puntos estratégicos —para el correcto funcionamiento del sistema— y de interés social o alto flujo de usuarios. La ubicación proyectada para la estación Palacio permite brindar servicio a un número considerable de usuarios de la zona, ya que desde la estación se tendrá acceso a centros culturales, así como a puntos de conexión con otros sistemas de transporte, por lo que, dicha ubicación es singular para así lograr optimizar el diseño del sistema y servicio de transporte integral a los diversos puntos de conexión.

El análisis para determinar la posición se llevó a cabo considerando la información en tres dimensiones, lo que permitió diseñar su implantación en planta, alzado y corte. Este enfoque integral facilitó la visualización de la trayectoria y características de las pasarelas y conexiones subterráneas, así como la identificación de posibles interferencias con otras estructuras, instalaciones o elementos de cimentación de infraestructura colindante.





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

Se elaboraron documentos gráficos como planos referenciados que integran simultáneamente la información en planta y alzado de las secciones correspondientes tanto a la estación como del viaducto. Esta documentación permitió identificar con precisión las posibles afectaciones a predios vecinos, ya sea por la ocupación de pasarelas, accesos y/o de la propia estación.

En este sentido, la empresa Contratista, como parte del proceso de desarrollo del proyecto ejecutivo, definió la ubicación final de la estación ISSSTE considerando las condiciones existentes en el sitio, garantizando una sección transversal suficiente para las áreas requeridas, priorizando la menor afectación posible al entorno. Asimismo, buscando minimizar las obras inducidas necesarias en la zona, proporcionando una solución técnica adecuada para la integración con la vía existente.

Una vez establecidas las premisas anteriores se proyectó el posicionamiento de la estación, el cual, una vez definido supeditó la ubicación de los elementos adyacentes, así como de elementos complementarios, como es el caso del edículo de acceso a la estación, estructura sobre la cual se centra el análisis desarrollado a continuación.

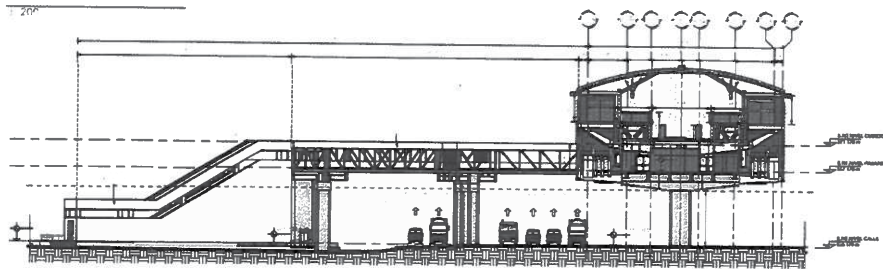
El edículo de acceso de la estación, aunque posee menores dimensiones e infraestructura particular, resulta de gran importancia para el funcionamiento de esta. Ya que el sistema de monorriel se compone de infraestructura elevada, las estaciones requieren ser complementadas con elementos de ingreso que se encuentren en zonas de fácil acceso y seguridad, por lo que, en el caso particular de estación ISSSTE, la posición final del edículo no era viable sobre el eje de proyecto (debajo de la estación) ni sobre la margen derecha del mismo, ya que, como se mencionó anteriormente el eje de línea 4 se desarrolla sobre la margen izquierda del río Santa Catarina.

Estas condiciones de entorno obligan directamente a que el edículo se proyectara sobre la margen izquierda de la avenida constitución (sentido Monterrey – Apodaca). El edículo en cuestión se compone de un sistema de cimentación superficial que se encargará de soportar el conjunto de muros, losas, escaleras y elevador permitirán el acceso a la pasarela de ingreso, la cual cruzará de manera perpendicular a la avenida Constitución.





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



El alineamiento del viaducto, así como la posición final de la estación ISSSTE obedecen a las necesidades del trazo geométrico, así como a la adaptación del entorno urbano que la circunda, teniendo como objetivo generar la menor cantidad de afectaciones a propiedades privadas, así como generar una implantación óptima de los apoyos, estaciones y, principalmente, el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos para el funcionamiento del monorriel. Por lo anterior, se elabora la presente justificativa técnica del posicionamiento final de la estación ISSSTE y su edículo, describiendo las alternativas técnicas evaluadas.

a) Margen derecha de la avenida (Sentido Monterrey – Apodaca)

La posibilidad de implantar el edículo de acceso a la estación sobre la margen derecha de la avenida fue descartada desde el comienzo del desarrollo del proyecto, ya que sobre esa margen se encuentra el río Santa Catarina; desarrollar infraestructura dentro del cauce federal resulta inviable por las condiciones de funcionamiento del río, así como por los antecedentes históricos que demuestran que obstruir el flujo de un cauce produce alteraciones a la morfología del cuerpo de agua.

b) Centro de la avenida (Sentido Monterrey – Apodaca)

En comparación con el resto de la infraestructura del sistema de monorriel, ubicar un edículo de acceso sobre el centro de la avenida también resultó inviable, pues a diferencia de la subestructura de viaducto y estación, el edículo cuenta con un ancho total de 12.50 m y 26.50 m de longitud en los que se albergan los sistemas de escaleras y elevadores.

Dadas estas dimensiones, proyectar esta estructura sobre el centro de la avenida demandaría la reducción de carriles de una vía con alto flujo vehicular, provocando un





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

incremento de tráfico. A esta condición de entorno, se suman las necesidades de accesibilidad a personas de movilidad reducida, pues para poder cumplir con las normas internacionales que se utilizan para el proyecto es necesario mantener alturas y pendientes que permitan el libre tránsito de estas personas.

c) Margen izquierda (Sentido Monterrey – Apodaca)

Una vez definida la posición de la estación sobre el eje del proyecto (Pk 662+700), y habiendo descartado la posibilidad de generar el trazo sobre el centro y margen derecha de la avenida, el siguiente paso fue el de valorar la posición del eje sobre la margen izquierda.

La colocación del edículo de la estación sobre esta posición es la que presenta un menor número de modificaciones viales, impacto a infraestructura existente y el menor número de elementos estructurales de soporte o apoyo para el edículo.

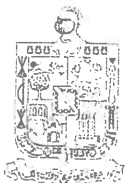
Por otro lado, la ubicación definida es la que permite contar con el espacio requerido para las actividades de producción y un mejor desempeño en la logística de construcción, beneficiando los tiempos de ejecución y la seguridad de los usuarios de la avenida constitución.

A estos hechos se suma la ubicación de la zona de usuarios dentro de la estación, la cual se ubica directamente en frente del predio, permitiendo que, al ingresar, las personas sean dirigidas hacia el área definida como de paga y no paga en lugar de tener un ingreso a través del área de cuartos técnicos.

Por lo anteriormente expuesto, el predio identificado con el número de escritura pública 7257 ubicado sobre el margen izquierdo en sentido Monterrey a Apodaca resulta idóneo para satisfacer la causa de utilidad pública de las obras correspondientes a la Línea 4 del Metro, como se acredita con la documentación técnica que obra en el expediente respectivo.

En conclusión, se determina que el inmueble identificado con el número de escritura pública 7257, el cual se ve parcialmente afectado en el margen de la Avenida Constitución, se encuentra ubicado dentro del polígono de afectación (ver Plano de Afectación) donde se desarrollará la construcción de la Estación y Línea mencionada.





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

En este sentido, la ubicación del inmueble representa el único sitio factible que permite cumplir con las características geométricas requeridas para proporcionar un alineamiento horizontal y vertical seguro y confortable, en estricto apego a los parámetros establecidos por las normas internacionales y las especificaciones técnicas del proyecto ejecutivo.

ESTACIÓN CUAUHTÉMOC

Obras a realizar sobre el inmueble Estación CUAUHTÉMOC identificado bajo la escritura pública 24553 (veinticuatro mil quinientos cincuenta y tres) inscrita con el número 6144 (seis mil ciento cuarenta y cuatro), volumen 246 (doscientos cuarenta y seis), libro 288 (doscientos ochenta y ocho), sección Propiedad, unidad Monterrey. Monterrey, Nuevo León, a 21 de julio de 2014.- El trazo geométrico de las Líneas 4 y 6 del Metro de Monterrey ha sido proyectado, predominantemente, sobre el derecho de vía y espacio público existente. Esta estrategia tiene como objetivo minimizar las afectaciones a la propiedad privada y optimizar la integración urbana del sistema de transporte.

Dicha determinación técnica obedece a criterios de operatividad eficiente del sistema y a factores de impacto social, ubicando las estaciones en nodos estratégicos de alta demanda. Específicamente, la ubicación proyectada para la Estación Cuauhtémoc permite dar servicio a un volumen considerable de usuarios, facilitando el acceso a centros turísticos y comerciales, así como puntos de conexión con sistemas de transporte complementarios, lo cual optimiza la red de movilidad urbana.

La determinación del emplazamiento de la estación se realizó mediante un análisis tridimensional integral, abarcando su diseño en planta, alzado y corte. Este enfoque permitió visualizar la trayectoria, las pasarelas y las conexiones a nivel y subterráneas, así como identificar y resolver interferencias con estructuras preexistentes, instalaciones de servicios públicos y cimentaciones de edificaciones colindantes.

Se generó documentación ejecutiva que integra, mediante planos georreferenciados, la información simultánea de la estación y el viaducto. Esto permitió identificar con precisión las afectaciones indispensables a predios colindantes, derivadas de la ocupación física por pasarelas, núcleos de acceso o el cuerpo de la estación.

En este contexto, la empresa Contratista, durante el desarrollo del Proyecto Ejecutivo, definió la ubicación final de la Estación Cuauhtémoc ponderando las condiciones del sitio (estado actual), garantizando la sección transversal necesaria para la operación segura y priorizando la mínima afectación al entorno urbano. Asimismo, se buscó reducir las obras inducidas en la zona, ofreciendo una solución técnica congruente con la vialidad existente.

Una vez establecidas estas premisas y definido el posicionamiento del cuerpo principal de la estación, se condicionó la ubicación de los elementos adyacentes y complementarios,

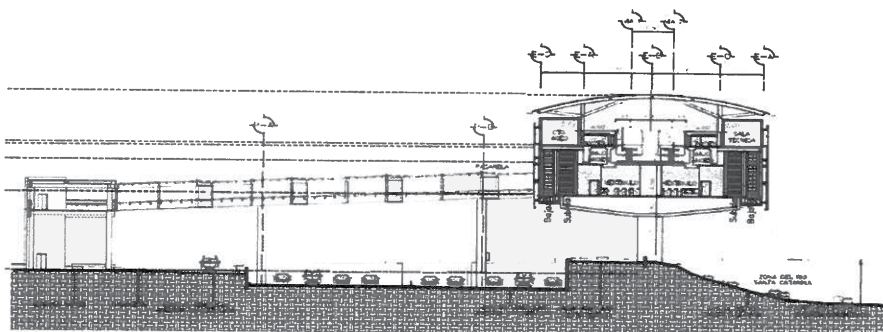




GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

específicamente el edículo de acceso. Este elemento constituye el objeto central del presente análisis.

Si bien el edículo de acceso posee dimensiones menores respecto a la estación, su función es crítica. Dado que el sistema de monorriel se constituye por infraestructura elevada, resulta imperativo complementar las estaciones con núcleos de ingreso situados en zonas que garanticen seguridad y accesibilidad universal. En el caso particular de la Estación Cuauhtémoc, se determinó técnicamente que la ubicación del edículo no resultaba viable sobre el eje de proyecto (bajo la estación) debido a las restricciones de la sección vial, lo que fundamenta la necesidad de su emplazamiento lateral.

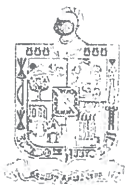


El alineamiento del viaducto y la posición final de la Estación Cuauhtémoc obedecen estrictamente a los requerimientos del trazo geométrico y a la adaptación al entorno urbano circundante. El objetivo primordial es minimizar las afectaciones a la propiedad privada, optimizar la implantación de apoyos y estaciones, y garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos operativos del monorriel.

Es importante establecer que, debido a la posición de la estación adyacente al Río Santa Catarina, solamente se puede contar con un núcleo de acceso (edículo) independiente, ubicado a la margen derecha de la avenida Constitución, sentido Monterrey-Santa Catarina.

- a) **Margen Izquierda (Sentido Monterrey-Santa Catarina):** Se ha descartado la opción de ubicar un segundo edículo de acceso en la margen izquierda, debido a que se encuentra el río Santa Catarina en esta posición.





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

- b) **Margen Derecha (Sentido Monterrey – Santa Catarina):** El presente documento tiene por objeto justificar técnicamente la ubicación del edículo complementario necesario para este margen, analizando las alternativas disponibles para su emplazamiento.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS PARA EL EDÍCULO MARGEN DERECHA

1. ALTERNATIVA: CENTRO DE LA AVENIDA Esta alternativa fue descartada por inviabilidad técnica y operativa fundamentada en los siguientes puntos:

- **Impacto Vial:** El edículo requiere una superficie considerable para albergar los núcleos de circulación vertical (escaleras y elevadores). Su ubicación al centro implicaría una reducción significativa de la sección hidráulica vehicular de la Avenida Constitución, comprometiendo la movilidad urbana y elevando los riesgos de siniestralidad.
- **Accesibilidad y Normatividad:** Esta ubicación impide el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal. Las pendientes necesarias para conectar el nivel de calle con el vestíbulo excederían los parámetros normativos.
- **Complejidad Constructiva:** Implicaría la reubicación masiva de infraestructura de servicios públicos (obras inducidas de alto impacto), elevando costos y tiempos.
- **Funcionalidad:** Obligaría a los usuarios del lado derecho a cruzar carriles vehiculares o requeriría puentes adicionales, duplicando infraestructura innecesariamente.

2. ALTERNATIVA SELECCIONADA: MARGEN DERECHA (Lote 7002099004) Habiendo establecido la necesidad de un acceso en la margen derecha y descartada la opción central, se determinó la viabilidad técnica de ubicar el edículo en la fracción del predio identificado con expediente catastral 7002099004.

Esta alternativa presenta las siguientes ventajas técnicas y legales:

- **Conectividad Eficiente:** Completa el esquema de acceso dual de la estación, permitiendo captar a los usuarios del sentido Monterrey-Santa Catarina sin necesidad de cruces a nivel de calle.
- **Viabilidad Geométrica:** Permite una conexión directa con la estación mediante una pasarela menor a 50 metros, cumpliendo con los estándares de diseño geométrico del sistema y garantizando un alineamiento seguro.





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

- **Facilidad Constructiva:** El área de afectación no presenta edificaciones que requieran demolición compleja, facilitando la ejecución de la obra civil.
- **Accesibilidad Universal:** La topografía del predio permite el desarrollo de rampas y elevadores conforme a norma.

Se concluye que, dado que la margen izquierda ya cuenta con su propia infraestructura proyectada, la ubicación del edículo en el margen derecho sobre el predio señalado es la única solución técnicamente viable para completar la operatividad de la estación.

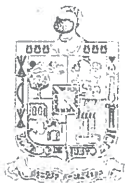
Por lo anteriormente expuesto, se determina que la afectación parcial del inmueble identificado con el Expediente Catastral 7002099004 resulta idónea, necesaria e indispensable para la construcción del acceso a la Estación Cuauhtémoc. Esta determinación responde a la Causa de Utilidad Pública, al ser el único sitio factible que permite cumplir con las especificaciones técnicas del Proyecto Ejecutivo y las normas internacionales de transporte masivo.

ESTACIÓN NAVE 01

Obras a realizar sobre el inmueble Estación Nave 01 Lado Norte, identificado con escritura número 19738 (diecinueve mil setecientos treinta y ocho), con Inscripción número: 694 (seiscientos noventa y cuatro), Volumen: 123 (ciento veintitrés), Libro: 28 (veintiocho), Sección: Propiedad, Unidad: Apodaca, Fecha y hora de presentación: 28/02/2019 (veintiocho de febrero de dos mil diecinueve) 11:42:24 a. M., Fecha de emisión del sello: Monterrey, Nuevo León a 05 de marzo de 2019 (cinco de marzo de dos mil diecinueve).- El trazo geométrico de las Líneas 4 y 6 del Metro de Monterrey ha sido proyectado, en su mayoría, sobre espacio público, con el fin de minimizar las afectaciones a propiedades privadas y optimizar la integración urbana del sistema.

Sin embargo, en el Segmento 12 al 14, correspondiente a la Avenida Miguel Alemán, se tiene la necesidad de modificar el alineamiento el eje central del viaducto trasladándolo hacia el margen izquierdo de esta vialidad en el sentido Monterrey-Apodaca. Esta decisión técnica atiende principalmente a la ubicación del área destinada a patios y talleres, donde se llevará a cabo el mantenimiento de los trenes y se proyecta la ubicación de la SEA Talleres con la cual será proporcionada la alimentación eléctrica para Los Talleres y Cocheras y las instalaciones de las estaciones contempladas hasta la estación aeropuerto así como las condiciones geométricas definidas en el proyecto y proporcionadas por el fabricante de material rodante, por lo que, dicha ubicación es singular para así lograr optimizar el diseño de las instalaciones a los diversos puntos de conexión.





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

La cual rige sobre el área de influencia para determinar la ubicación de la estación sucesora y predecesora, siendo ubicadas en el mismo margen de la Av. Miguel Alemán.

Por lo que, el análisis para determinar la posición de la estación se llevó a cabo considerando la información en tres dimensiones, lo que permitió diseñar su implantación en planta, alzado y corte. Este enfoque integral facilitó la visualización de la trayectoria y características de las pasarelas y conexiones subterráneas, así como la identificación de posibles interferencias con otras estructuras, instalaciones o elementos de cimentación de edificaciones colindantes.

Se elaboraron documentos gráficos con planos referenciados que integran simultáneamente la información en planta y alzado de las secciones correspondientes tanto a la estación como del viaducto. Esta documentación permitió identificar con precisión las posibles afectaciones a predios vecinos, ya sea por la ocupación de pasarelas, accesos y/o de la propia estación.

En este sentido, la empresa Contratista, como parte del proceso de desarrollo del proyecto ejecutivo, definió la ubicación final de la estación Nave 01 considerando las condiciones existentes en el sitio, garantizando una sección transversal suficiente y las áreas requeridas, priorizando la menor afectación posible al entorno. Asimismo, se busca minimizar las obras inducidas necesarias en la zona, proporcionando una solución técnica adecuada para la integración con la vía existente.

Una vez definidas las premisas anteriores se proyectó el posicionamiento de algunos de los elementos estructurales de la estación, cuya configuración estructural se detalla a continuación:

La cimentación de la estación está conformada por un conjunto de (5) zapatas soportadas, cada una, por un grupo de cuatro (4) pilas con un diámetro de 1.80 m desplantadas sobre el lecho rocoso. Las zapatas presentan una geometría cuadrada con 9.0 m por lado, con alturas asignadas en función de la posición asignada dentro del proyecto, siendo las de los apoyos de expansión las más robustas con un 3.5 m de altura, mientras que los apoyos intermedios son de 3.0 m.

Para las columnas de la estación se definieron dos tipos: las intermedias y las de expansión, las cuales, al igual que la cimentación, presentan geometrías específicas en función de la configuración general de la estación, siendo la intermedia una columna cuadrada de 3.0 m por lado, mientras que las de expansión fueron definidas con 3.0 x 2.50 m.

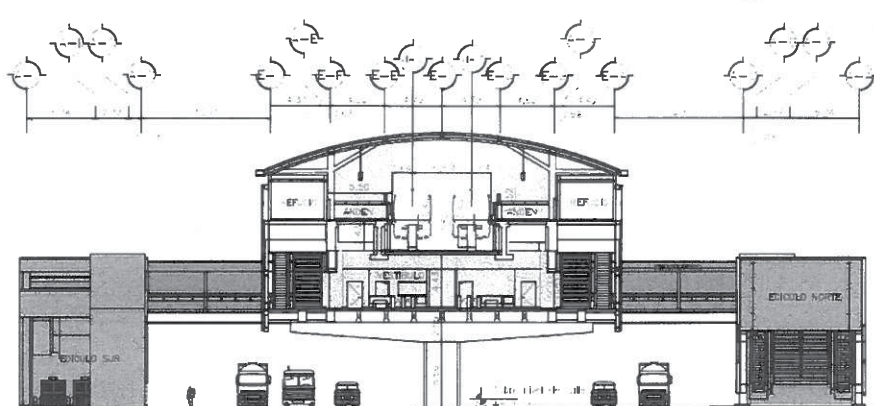




GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

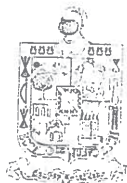
Cada una de estas columnas soporta la superestructura de la estación, la cual se solucionó mediante una serie de elementos colados *in situ* y presforzados como lo son los cabezales, donde se apoya una serie de prefabricados denominados trabes AASHTO y vigas Vierendeel. Esta solución optimiza el aprovechamiento del espacio mediante el empleo de sistemas en volado en los que se combina el concreto reforzado con acero estructural, los cuales soportan la estructura metálica de la cubierta de la estación.

Esta configuración, aunque optimiza el espacio reduciendo la cantidad de elementos estructurales a nivel de piso, en el caso de la estación Nave 01 se requiere un ancho total de 29.70 m que funcionaran como servidumbre de paso, además de un ancho adicional de 6.0 m.



El alineamiento del viaducto, así como la posición final de la estación Nave 01 obedecen a las necesidades del trazo geométrico, así como a la adaptación del entorno urbano que la circunda, teniendo como objetivo generar la menor cantidad de afectaciones a propiedades privadas, así como generar una implantación óptima de los apoyos, estaciones y, principalmente, el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos para el funcionamiento del monorriel. Por lo anterior, se elabora la presente justificativa técnica del posicionamiento final de la estación Nave 01, describiendo las alternativas técnicas evaluadas.





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

a) Margen derecha de la avenida (Sentido Monterrey – Apodaca)

Uno de los factores determinantes para la correcta implantación de la estación es el grado de curvatura vertical y horizontal que se pueden emplear en el alineamiento, pues el material rodante tiene velocidades y pendientes de definidas por el fabricante con el objetivo de mantenerlo en condiciones óptimas de funcionamiento.

A este factor de diseño se sumaron las implicaciones técnicas, económicas, logísticas y de funcionamiento vial que prevalecen en la avenida. Por lo que la alternativa de generar el alineamiento de viaducto y posicionamiento de la estación en la margen derecha de la avenida fue descartada debido a la cantidad de curvas requeridas que impedirían que el vehículo pudiera funcionar a la velocidad de cruce, además de la cantidad de elementos estructurales requeridos para salvar los claros generados al cruzar del eje de viaducto sobre el eje de la avenida generando múltiples zonas de confinamiento para la ejecución de los elementos.

Aquí es importante resaltar que el incremento en la cantidad de elementos estructurales se debe a la necesidad de mantener una longitud máxima de 30 m para las vigas guía, situación que deriva en la reducción de carriles durante la etapa constructiva, ejecución de excavaciones de gran magnitud, traslado y montaje de dinteles prefabricados en una zona de alta demanda vehicular, además de la utilización de un espacio importante para las actividades propias de producción, como son: almacenamiento de materiales, la circulación de personal, maquinaria y equipo especializado.

Además de que el alineamiento del proyecto hacia Pk+ demandaría que el eje cruzara nuevamente la avenida hacia la margen izquierda debido al posicionamiento del resto de estaciones de la línea 6, situación que genera un nuevo número de curvas, elementos estructurales y un mayor número de afectaciones a propiedades privadas.

b) Centro de la avenida (Sentido Monterrey – Apodaca)

Uno de los criterios de diseño para la ubicación de la estación es que la pendiente que se debe tener en el alineamiento vertical en la llegada a estas estructuras es nula, por lo que la elevación de la estación a nivel andén y vestíbulo debe ser constante, situación que obliga a mantener la posición de la estación en el Pk 662+700; desplazarla en dirección Pk+ habría derivado en el incremento de la altura de la estación para cumplir con el gálibo vertical de los elementos estructurales permitiendo el flujo de vehículos por debajo de la estación de forma segura y, en este caso, el PIV de la avenida Isidro Sepúlveda el que determinaría la altura máxima de las columnas y niveles de la estación.





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

Esta condición geométrica de incremento de altura de la estación impactaría de manera negativa en la configuración requerida, pues la pendiente máxima en una longitud de 300 m adyacentes a una estación está limitada a un 3%, condición que, en la posición definida para el proyecto, se cumple de manera satisfactoria al tener una pendiente máxima del 2.71% en los 450 m existentes desde el intercambiador de desvío que precede a la estación, el cual, por condiciones de funcionamiento también demanda una pendiente nula tanto sobre la estructura como, en al menos, 40 m antes y después del intercambiador, aspecto que también imposibilita el desplazamiento de la estación hacia Pk- pues también impactaría en el cumplimiento de las condiciones marcadas en proyecto.

Otro punto relevante que se suma a lo descrito anteriormente es que la avenida Miguel Alemán presenta una configuración vial que alberga 3 carriles de circulación en cada sentido, aspecto geométrico que se vería afectado si el alineamiento del viaducto y estación estuviera definido por el centro de dicha avenida.

La carga de flujo vehicular sobre la avenida Miguel Alemán y la existencia del PIV Nave 01, además de condicionar de manera relevante el alineamiento del viaducto y la altura de la estación, imposibilita la ejecución de las actividades correspondientes a los trabajos de construcción de la propia estación, ya que la magnitud de los elementos a construir en sitio, el traslado de los elementos prefabricados, así como las necesidades propias de las actividades de producción demandan una franja de trabajo importante que generaría congestiones viales al reducir la cantidad de carriles disponibles durante la fase constructiva, además de demandar la intervención en una estructura existente (PIV) afectando de manera importante el tránsito local.

Estas condiciones geométricas y de funcionamiento descritas dejan en claro que ubicar y desplazar la estación sobre el eje del proyecto en el centro de la avenida no es técnicamente posible dadas las implicaciones en el funcionamiento del monorriel, así como la cantidad de afectaciones a infraestructura existente.

c) Margen izquierda (Sentido Monterrey – Apodaca)

Una vez definida la posición de la estación sobre el eje del proyecto (Pk 662+700), y habiendo descartado la posibilidad de generar el trazo sobre el centro y margen derecha de la avenida, el siguiente paso fue el de valorar la posición del eje sobre la margen izquierda.





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

La colocación de la estación sobre esta posición es la que presenta un menor número de modificaciones viales, la que permite contar con el espacio requerido para las actividades de producción y un mejor desempeño en la logística de construcción, beneficiando los tiempos de ejecución, aunado a lo anterior la ubicación de la estación en dicho Pk no presenta afectación a construcciones de edificaciones existentes.

A estos hechos se suma la ubicación del acceso a Patios y Talleres, infraestructura que se localiza sobre la margen izquierda de la avenida. Esta posición permite mantener sobre una sola margen el eje del proyecto, optimizando la cantidad de apoyos, claros, pendientes y alturas de la estructura, reduciendo el impacto económico para la construcción de la estación y el viaducto.

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.

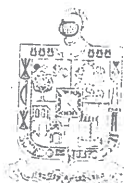
Por lo anteriormente expuesto, el predio identificado con el número catastral 0 ubicado sobre el margen izquierdo en sentido Monterrey a Apodaca resulta idóneo para satisfacer la causa de utilidad pública de las obras correspondientes a la Línea 6 del Metro, como se acredita con la documentación técnica que obra en el expediente respectivo.

En conclusión, se determina que el inmueble identificado con el número catastral 0, el cual se ve parcialmente afectado en el margen de la Avenida Miguel Alemán, se encuentra ubicado dentro del polígono de afectación (ver Plano de Afectación) donde se desarrollará la construcción de la Estación y Línea mencionada.

En este sentido, la ubicación del inmueble representa el único sitio factible que permite cumplir con las características geométricas requeridas para proporcionar un alineamiento horizontal y vertical seguro y confortable, en estricto apego a los parámetros establecidos por las normas internacionales y las especificaciones técnicas del proyecto ejecutivo.

Obras a realizar sobre el inmueble Estación Nave 01 Lado Sur, identificado con escritura cuya inscripción es: Núm. 1629 (mil seiscientos veintinueve), volumen: 123 (ciento veintitrés), libro: 66 (sesenta y seis), sección: Propiedad, Unidad registral: Apodaca, trámite y validación, número de boleto: 22250995 (veintidós millones doscientos cincuenta mil novecientos noventa y cinco), ID de Libro: 531637 (quinientos treinta y un mil seiscientos treinta y siete), Fecha y hora de presentación: 23 de mayo de 2019.- El trazo geométrico de las Líneas 4 y 6 del Metro de Monterrey ha sido proyectado, en su mayoría,





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

sobre espacio público, con el fin de minimizar las afectaciones a propiedades privadas y optimizar la integración urbana del sistema.

Este es el caso de los segmentos 15 y 16 de la línea 6, la cual se desarrolla a través de la Avenida Miguel Alemán. Este trazo geométrico, así como las particularidades técnica-operativas del sistema de monorriel se tiene la necesidad de implantar la estación Nave 01 a aproximadamente la mitad de la distancia que existe entre las estaciones de Altea y Sendero la Fe.

Esta decisión técnica atiende principalmente a la necesidad del sistema de transporte de colocar las estaciones en puntos estratégicos —para el correcto funcionamiento del sistema— y de interés social o alto flujo de usuarios. La ubicación proyectada para la estación Nave 01 permite brindar servicio a un número considerable de usuarios de la zona, ya que desde la estación se tendrá acceso a plazas comerciales y complejos industriales del municipio de Apodaca, por lo que, dicha ubicación es singular para así lograr optimizar el diseño del sistema y servicio de transporte integral a los diversos puntos de conexión.

El análisis para determinar la posición de la estación se llevó a cabo considerando la información en tres dimensiones, lo que permitió diseñar su implantación en planta, alzado y corte. Este enfoque integral facilitó la visualización de la trayectoria y características de las pasarelas y conexiones subterráneas, así como la identificación de posibles interferencias con otras estructuras, instalaciones o elementos de cimentación de infraestructura colindante.

Como parte de este proceso, se elaboraron documentos gráficos —planos referenciados en planta y alzado— que integran la información correspondiente tanto a la estación como al viaducto, permitiendo identificar con precisión las posibles afectaciones a predios vecinos por la ocupación de pasarelas, accesos o de la propia estación.

En este sentido, la empresa Contratista, como parte del proceso de desarrollo del proyecto ejecutivo, definió la ubicación final de la estación Nave 01 considerando las condiciones existentes en el sitio, garantizando una sección transversal suficiente para las áreas requeridas, priorizando la menor afectación posible al entorno. Asimismo, buscando minimizar las obras inducidas necesarias en la zona, proporcionando una solución técnica adecuada para la integración con la vía existente.

Una vez establecidas las premisas anteriores se proyectó el posicionamiento de la estación, el cual, una vez definido supeditó la ubicación de los elementos adyacentes, así como de



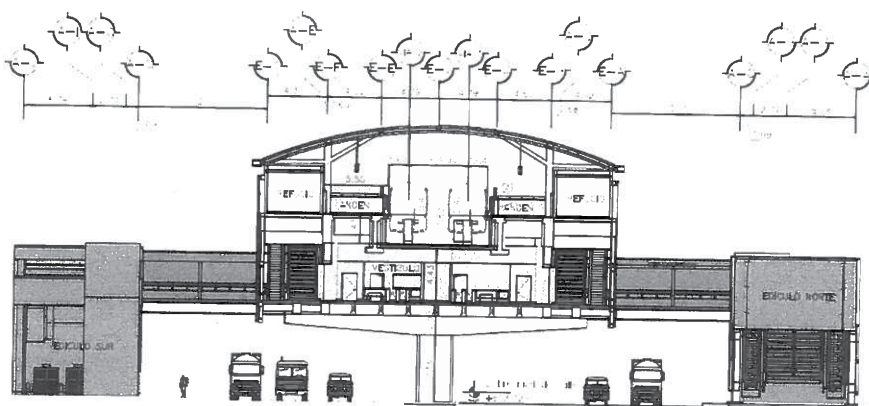


GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

elementos complementarios, como es el caso del edículo de acceso a la estación, estructura sobre la cual se centra el análisis desarrollado a continuación.

El edículo de acceso de la estación, aunque posee menores dimensiones e infraestructura particular, resulta de gran importancia para el funcionamiento de esta. Ya que el sistema de monorriel se compone de infraestructura elevada, las estaciones requieren ser complementadas con elementos de ingreso que se encuentren en zonas de fácil acceso y seguridad, por lo que, en el caso particular de estación Nave 01, la posición final del edículo no era viable sobre el eje de proyecto (debajo de la estación). Estas condiciones de entorno obligan directamente a que el edículo se proyectara sobre la margen derecha de la avenida Miguel Alemán (sentido Monterrey – Santa Catarina).

El edículo en cuestión se compone de un sistema de cimentación superficial que se encargará de soportar el conjunto de muros, losas, escaleras y elevador que permitirán el acceso a la pasarela de ingreso, la cual cruzará de manera perpendicular a la avenida Miguel Alemán.



El alineamiento del viaducto, así como la posición final de la Estación Nave 01 obedecen a las necesidades del trazo geométrico, así como a la adaptación del entorno urbano que la circunda, teniendo como objetivo generar la menor cantidad de afectaciones a propiedades





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

privadas, así como generar una implantación óptima de los apoyos, estaciones y, principalmente, el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos para el funcionamiento del monorriel.

Con ello, una vez definida la posición de la estación sobre el eje del proyecto (Pk 662+700), y habiendo descartado la posibilidad de generar el trazo sobre el centro de la avenida, el siguiente paso fue el de valorar la posición del eje sobre la margen derecha.

La colocación del edículo de la estación sobre esta posición es la que presenta un menor número de modificaciones viales, y no presenta edificaciones existentes que requieran de trabajos preliminares de demolición y adecuación del terreno previo a la ejecución de obra.

Por otro lado, la ubicación definida es la que permite contar con el espacio requerido para las actividades de producción y un mejor desempeño en la logística de construcción, beneficiando los tiempos de ejecución y la seguridad de los usuarios de la avenida constitución.

Por lo anteriormente expuesto, el predio identificado con el número catastral 1706079005 ubicado sobre el margen izquierdo en sentido Monterrey a Apodaca resulta idóneo para satisfacer la causa de utilidad pública de las obras correspondientes a la Línea 6 del Metro, como se acredita con la documentación técnica que obra en el expediente respectivo.

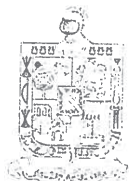
Con base en el desarrollo técnico del proyecto de la Línea 6 del Metro, se determina que la afectación del inmueble identificado como lote "1706079005" es técnicamente justificada e indispensable para garantizar la correcta integración física y operativa de la estación y su edículo.

Dicha afectación permitirá la ejecución de obras esenciales como las estructuras de ingreso a la Estación Nave 01, elementos clave para la funcionalidad y eficiencia del sistema de transporte.

Por lo tanto, se concluye que la utilización del predio señalado es viable, necesaria y alineada con los requerimientos técnicos establecidos en el proyecto ejecutivo, recomendándose su adquisición y/o afectación conforme a la normatividad vigente.

ESTACIÓN ALTEA





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

Obras a realizar sobre el inmueble Estación Altea Lado Norte, identificado bajo la escritura pública No. 16181 (dieciséis mil ciento ochenta y uno) registrada con el número No. 213 volumen No. 99 libro No. 9 sección propiedad Unidad Apodaca con fecha del 20 de enero del 2011.- El trazo geométrico de las Líneas 4 y 6 del Metro de Monterrey ha sido proyectado, predominantemente, sobre el derecho de vía y espacio público existente. Esta estrategia tiene como objetivo minimizar las afectaciones a la propiedad privada y optimizar la integración urbana del sistema de transporte.

Dicha determinación técnica obedece a criterios de **operatividad eficiente** del sistema y a factores de impacto social, ubicando las estaciones en nodos estratégicos de alta demanda. Específicamente, la ubicación proyectada para la **Estación Altea** permite dar servicio a un volumen considerable de usuarios, facilitando el acceso a centros comerciales, zonas industriales y sistemas de transporte complementarios, lo cual optimiza la red de movilidad urbana.

La determinación del emplazamiento de la estación se realizó mediante un análisis tridimensional integral, abarcando su diseño en planta, alzado y corte. Este enfoque permitió visualizar la trayectoria, las pasarelas y las conexiones a nivel y subterráneas, así como identificar y resolver interferencias con estructuras preexistentes, instalaciones de servicios públicos y cimentaciones de edificaciones colindantes.

Se generó documentación ejecutiva que integra, mediante planos georreferenciados, la información simultánea de la estación y el viaducto. Esto permitió identificar con precisión las **afectaciones indispensables** a predios colindantes, derivadas de la ocupación física por pasarelas, núcleos de acceso o el cuerpo de la estación.

En este contexto, la empresa Contratista, durante el desarrollo del Proyecto Ejecutivo, definió la ubicación final de la **Estación Altea** ponderando las condiciones del sitio (estado actual), garantizando la sección transversal necesaria para la operación segura y priorizando la mínima afectación al entorno urbano. Asimismo, se buscó reducir las **obras inducidas** en la zona, ofreciendo una solución técnica congruente con la vialidad existente.

Una vez establecidas estas premisas y definido el posicionamiento del cuerpo principal de la estación, se condicionó la ubicación de los elementos adyacentes y complementarios, específicamente el **edículo de acceso**. Este elemento constituye el objeto central del presente análisis.

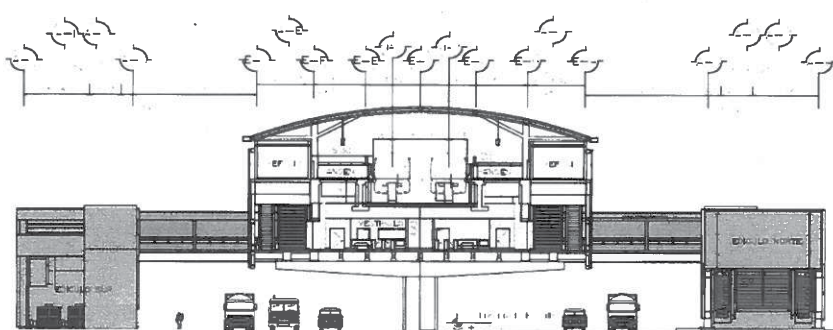
Si bien el edículo de acceso posee dimensiones menores respecto a la estación, su función es crítica. Dado que el sistema de monorriel se constituye por infraestructura elevada, resulta imperativo complementar las estaciones con núcleos de ingreso situados en zonas que garanticen seguridad y accesibilidad universal. En el caso particular de la **Estación Altea**, se determinó técnicamente que la ubicación del edículo no resultaba viable sobre





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

el eje de proyecto (bajo la estación) debido a las restricciones de la sección vial, lo que fundamenta la necesidad de su emplazamiento lateral.



El alineamiento del viaducto y la posición final de la **Estación Altea** obedecen estrictamente a los requerimientos del trazo geométrico y a la adaptación al entorno urbano circundante. El objetivo primordial es minimizar las afectaciones a la propiedad privada, optimizar la implantación de apoyos y estaciones, y garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos operativos del monorriel.

Premisa de Accesibilidad y Configuración Dual Es importante establecer que, para garantizar la accesibilidad universal y la seguridad peatonal en una vía de alto flujo como la **Avenida Miguel Alemán**, el diseño funcional de la estación requiere **dos núcleos de acceso (edículos) independientes**, ubicados en ambos extremos de la vialidad.

- **Margen Derecho (Sentido Monterrey-Apodaca):** El edículo correspondiente a este margen ya se encuentra proyectado y definido en su ubicación técnica óptima, cubriendo la demanda de usuarios de ese sector.
- **Margen Izquierdo (Sentido Monterrey – Apodaca):** El presente documento tiene por objeto justificar técnicamente la ubicación del edículo complementario necesario para este margen, analizando las alternativas disponibles para su emplazamiento.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS PARA EL EDÍCULO MARGEN IZQUIERDO

1. ALTERNATIVA: CENTRO DE LA AVENIDA Esta alternativa fue **descartada por inviabilidad técnica y operativa** fundamentada en los siguientes puntos:





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

- **Impacto Vial:** El edículo requiere una superficie considerable para albergar los núcleos de circulación vertical (escaleras y elevadores). Su ubicación al centro implicaría una reducción significativa de la sección hidráulica vehicular de la **Avenida Miguel Alemán**, comprometiendo la movilidad urbana y elevando los riesgos de siniestralidad.
- **Accesibilidad y Normatividad:** Esta ubicación impide el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal. Las pendientes necesarias para conectar el nivel de calle con el vestíbulo excederían los parámetros normativos.
- **Complejidad Constructiva:** Implicaría la reubicación masiva de infraestructura de servicios públicos (obras inducidas de alto impacto), elevando costos y tiempos.
- **Funcionalidad:** Obligaría a los usuarios del lado izquierdo a cruzar carriles vehiculares o requeriría puentes adicionales, duplicando infraestructura innecesariamente.

2. ALTERNATIVA SELECCIONADA: MARGEN IZQUIERDO (Lote 1764001221) Habiendo establecido la necesidad de un acceso en la margen izquierda y descartada la opción central, se determinó la viabilidad técnica de ubicar el edículo en la fracción del predio identificado con expediente catastral 1764001221.

Esta alternativa presenta las siguientes ventajas técnicas y legales:

- **Conectividad Eficiente:** Completa el esquema de acceso dual de la estación, permitiendo captar a los usuarios del sentido Monterrey-Apodaca sin necesidad de cruces a nivel de calle.
- **Viabilidad Geométrica:** Permite una conexión directa con la estación mediante una pasarela menor a 50 metros, cumpliendo con los estándares de diseño geométrico del sistema y garantizando un alineamiento seguro.
- **Facilidad Constructiva:** El área de afectación no presenta edificaciones que requieran demolición compleja, facilitando la ejecución de la obra civil.
- **Accesibilidad Universal:** La topografía del predio permite el desarrollo de rampas y elevadores conforme a norma.

Se concluye que, dado que la margen derecha ya cuenta con su propia infraestructura proyectada, la ubicación del edículo en el margen izquierdo sobre el predio señalado es la única solución técnicamente viable para completar la operatividad de la estación.

Por lo anteriormente expuesto, se determina que la afectación parcial del inmueble identificado con el Expediente Catastral 1764001221 resulta idónea, necesaria e indispensable para la construcción del acceso a la **Estación Altea**. Esta determinación





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

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 el inmueble Estación Altea Lado Sur, identificado con escritura pública No. 8259 (ocho mil doscientos cincuenta y nueve) inscripción 1430 volumen No. 70 libro No. 33 sección propiedad Unidad Apodaca con fecha de 4 de julio del 2001.- El trazo geométrico de las Líneas 4 y 6 del Metro de Monterrey ha sido proyectado, predominantemente, sobre el derecho de vía y espacio público existente. Esta estrategia tiene como objetivo minimizar las afectaciones a la propiedad privada y optimizar la integración urbana del sistema de transporte.

Dicha determinación técnica obedece a criterios de **operatividad eficiente** del sistema y a factores de impacto social, ubicando las estaciones en nodos estratégicos de alta demanda. Específicamente, la ubicación proyectada para la **Estación Altea** permite dar servicio a un volumen considerable de usuarios, facilitando el acceso a centros comerciales, zonas industriales y sistemas de transporte complementarios, lo cual optimiza la red de movilidad urbana.

La determinación del emplazamiento de la estación se realizó mediante un análisis tridimensional integral, abarcando su diseño en planta, alzado y corte. Este enfoque permitió visualizar la trayectoria, las pasarelas y las conexiones a nivel y subterráneas, así como identificar y resolver interferencias con estructuras preexistentes, instalaciones de servicios públicos y cimentaciones de edificaciones colindantes.

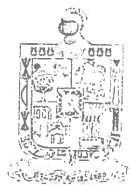
Se generó documentación ejecutiva que integra, mediante planos georreferenciados, la información simultánea de la estación y el viaducto. Esto permitió identificar con precisión las **afectaciones indispensables** a predios colindantes, derivadas de la ocupación física por pasarelas, núcleos de acceso o el cuerpo de la estación.

En este contexto, la empresa Contratista, durante el desarrollo del Proyecto Ejecutivo, definió la ubicación final de la **Estación Altea** ponderando las condiciones del sitio (estado actual), garantizando la sección transversal necesaria para la operación segura y priorizando la mínima afectación al entorno urbano. Asimismo, se buscó reducir las **obras inducidas** en la zona, ofreciendo una solución técnica congruente con la vialidad existente.

Una vez establecidas estas premisas y definido el posicionamiento del cuerpo principal de la estación, se condicionó la ubicación de los elementos adyacentes y complementarios, específicamente el **edículo de acceso**. Este elemento constituye el objeto central del presente análisis.

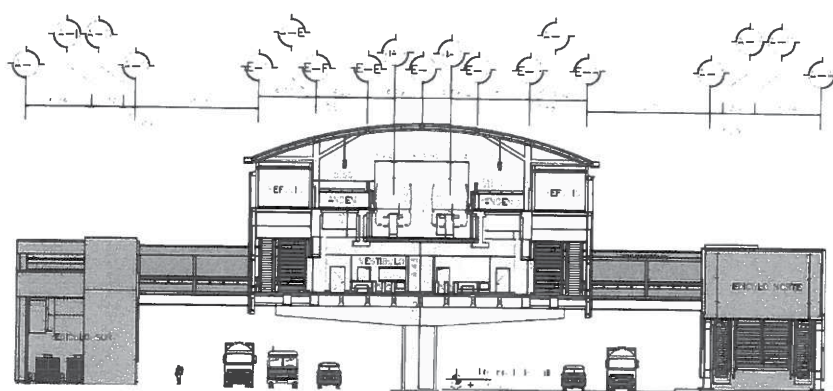
Si bien el edículo de acceso posee dimensiones menores respecto a la estación, su función es crítica. **Dado** que el sistema de monorriel se constituye por infraestructura elevada,





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

resulta imperativo complementar las estaciones con núcleos de ingreso situados en zonas que garanticen seguridad y accesibilidad universal. En el caso particular de la **Estación Altea**, se determinó técnicamente que la **ubicación del edículo no resultaba viable sobre el eje de proyecto (bajo la estación)** debido a las restricciones de la sección vial, lo que fundamenta la necesidad de su emplazamiento lateral.

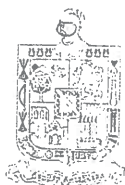


El alineamiento del viaducto y la posición final de la **Estación Altea** obedecen estrictamente a los requerimientos del trazo geométrico y a la adaptación al entorno urbano circundante. El objetivo primordial es minimizar las afectaciones a la propiedad privada, optimizar la implantación de apoyos y estaciones, y garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos operativos del monorriel.

Premisa de Accesibilidad y Configuración Dual Es importante establecer que, para garantizar la accesibilidad universal y la seguridad peatonal en una vía de alto flujo como la **Avenida Miguel Alemán**, el diseño funcional de la estación requiere **dos núcleos de acceso (edículos) independientes**, ubicados en ambos extremos de la vialidad.

- **Margen Izquierdo (Sentido Monterrey-Apodaca):** El edículo correspondiente a este margen ya se encuentra proyectado y definido en su ubicación técnica óptima, cubriendo la demanda de usuarios de ese sector.
- **Margen Derecho (Sentido Monterrey – Apodaca):** El presente documento tiene por objeto justificar técnicamente la ubicación del edículo complementario necesario para este margen, analizando las alternativas disponibles para su emplazamiento.





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

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS PARA EL EDÍCULO MARGEN DERECHO

1. ALTERNATIVA: CENTRO DE LA AVENIDA Esta alternativa fue **descartada por inviabilidad técnica y operativa** fundamentada en los siguientes puntos:

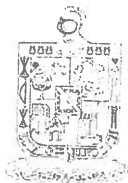
- **Impacto Vial:** El edículo requiere una superficie considerable para albergar los núcleos de circulación vertical (escaleras y elevadores). Su ubicación al centro implicaría una reducción significativa de la sección hidráulica vehicular de la **Avenida Miguel Alemán**, comprometiendo la movilidad urbana y elevando los riesgos de siniestralidad.
- **Accesibilidad y Normatividad:** Esta ubicación impide el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal. Las pendientes necesarias para conectar el nivel de calle con el vestíbulo excederían los parámetros normativos.
- **Complejidad Constructiva:** Implicaría la reubicación masiva de infraestructura de servicios públicos (obras inducidas de alto impacto), elevando costos y tiempos.
- **Funcionalidad:** Obligaría a los usuarios del lado izquierdo a cruzar carriles vehiculares o requeriría puentes adicionales, duplicando infraestructura innecesariamente.

2. ALTERNATIVA SELECCIONADA: MARGEN DERECHO (Lote 1760000639) Habiendo establecido la necesidad de un acceso en la margen derecha y descartada la opción central, se determinó la viabilidad técnica de ubicar el edículo en la fracción del predio identificado con expediente catastral 1760000639.

Esta alternativa presenta las siguientes ventajas técnicas y legales:

- **Conectividad Eficiente:** Completa el esquema de acceso dual de la estación, permitiendo captar a los usuarios del sentido Monterrey-Apodaca sin necesidad de cruces a nivel de calle.
- **Viabilidad Geométrica:** Permite una conexión directa con la estación mediante una pasarela menor a 50 metros, cumpliendo con los estándares de diseño geométrico del sistema y garantizando un alineamiento seguro.
- **Facilidad Constructiva:** El área de afectación no presenta edificaciones que requieran demolición compleja, facilitando la ejecución de la obra civil.
- **Accesibilidad Universal:** La topografía del predio permite el desarrollo de rampas y elevadores conforme a norma.





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

Se concluye que, dado que la margen izquierda ya cuenta con su propia infraestructura proyectada, la ubicación del edículo en el margen derecho sobre el predio señalado es la única solución técnicamente viable para completar la operatividad de la estación.

Por lo anteriormente expuesto, se determina que la afectación parcial del inmueble identificado con el Expediente Catastral 1760000639 resulta idónea, necesaria e indispensable para la construcción del acceso a la **Estación Altea**. 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.

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 y adecuaciones viales, consistente en las **ESTACIONES PABLO GONZÁLEZ GARZA, ISSSTE, CUAUHTÉMOC, NAVE 01 Y ALTEA**, de las Líneas 4 y 6 del Metro descritas anteriormente, particularmente en el segmento citado, de la misma, se ha identificado que la infraestructura proyectada debe ser ejecutada con afectación de diversos predios, los cuales se identifican en el Considerando anterior, y que 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 las **ESTACIONES PABLO GONZÁLEZ GARZA, ISSSTE, CUAUHTÉMOC, NAVE 01 Y ALTEA**, de las Líneas 4 y 6 del Metro, 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 las infraestructuras proyectadas interfieren con los predios en las áreas que se describen a continuación, en las cuales se localiza la Obra consistente en las **Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea**, de las Líneas 4 y 6 del Metro. 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 Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO**, 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 mantener el eje del proyecto, optimizando la cantidad de apoyos, claros, pendientes y alturas de la estructura, reduciendo el impacto económico para la construcción de la Obra y el viaducto. 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 representan el único sitio factible que permite cumplir con las características geométricas requeridas para proporcionar un alineamiento horizontal y vertical seguro y confortable, en estricto apego a





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

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 Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO**, en la porción cuya descripción, cuadro de áreas y coordenadas se transcriben a continuación:

ESTACIÓN PABLO GONZÁLEZ GARZA

O L I E - F E T - I					
VERTICE	LADO	DIST.	RUMBO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	28.97	N 2°11'8.8" E	363164.482	2840341.813
P2	P2 - P3	4.50	N 87°48'51.2" W	363165.587	2840370.757
P3	P3 - P4	13.42	N 2°11'8.4" E	363161.090	2840370.929
P4	P4 - P5	22.65	N 87°4'5.0" E	363161.602	2840384.343
P5	P5 - P6	44.41	S 2°11'8.4" W	363184.222	2840385.502
P6	P6 - P1	18.06	N 87°48'51.2" W	363182.528	2840341.125
E F I E = I I					

ESTACIÓN ISSSTE

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN ISSSTE.





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

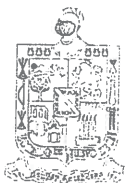
POLIGONO AFECTACION						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
EST	PV				Y	X
				1	2,839,680.81	365,703.82
1	2	N 32°15'52.50" W	3.13	2	2,839,683.46	365,702.15
2	3	N 02°30'48.29" E	44.34	3	2,839,727.75	365,704.10
3	4	S 87°32'30.82" E	13.60	4	2,839,727.17	365,717.68
4	5	S 02°32'14.22" W	37.10	5	2,839,690.10	365,716.04
5	6	S 87°27'45.78" E	3.17	6	2,839,689.96	365,719.20
6	7	S 02°28'28.39" W	7.57	7	2,839,682.40	365,718.87
7	8	N 87°29'22.25" W	3.17	8	2,839,682.54	365,715.70
8	9	S 02°09'34.54" W	2.26	9	2,839,680.28	365,715.62
9	1	N 87°26'55.13" W	11.81	1	2,839,680.81	365,703.82
SUPERFICIE = 659.19 m2						

ESTACIÓN CUAUHTÉMOC

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN CUAUHTÉMOC.

② POLIGONO DE AFECTACION						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
EST	PV				Y	X
				1	2,839,359.8321	367,409.4174
1	2	S 10°50'03.38" W	12.952	2	2,839,347.1114	367,406.9830
2	3	N 84°03'11.90" W	43.900	3	2,839,351.6596	367,363.3191
3	4	N 07°49'32.91" E	16.715	4	2,839,368.2188	367,365.5950
4	1	S 79°09'56.77" E	44.618	1	2,839,359.8321	367,409.4174
SUPERFICIE = 655.628 m2						





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

ESTACIÓN NAVE 01

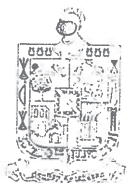
1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN NAVE 01 LADO NORTE.

② POLÍGONO AFECTACION EDICULO					
VERTICE	LADO	DIST.	RUMBO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	7.59	N 26°21'42.8" E	379686.860	2848808.920
P2	P2 - P3	3.12	S 63°38'27.3" E	379690.228	2848815.717
P3	P3 - P4	39.52	N 26°21'32.7" E	379693.020	2848814.334
P4	P4 - P5	13.24	S 63°38'27.3" E	379710.565	2848849.741
P5	P5 - P6	47.68	S 26°21'32.7" W	379722.424	2848843.865
P6	P6 - P1	16.36	N 61°37'51.7" W	379701.256	2848801.146
SUPERFICIE = 651.73 m2					

2).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN NAVE 01 LADO SUR.

② POLÍGONO AFECTACION EDICULO					
VERTICE	LADO	DIST.	RUMBO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	18.94	N 26°21'32.7" E	379750.596	2848765.582
P2	P2 - P3	46.10	S 82°27'6.4" E	379759.003	2848782.549
P3	P3 - P4	21.66	S 7°32'53.6" W	379804.700	2848776.494
P4	P4 - P1	52.34	N 78°21'21.1" W	379801.854	2848755.019
SUPERFICIE = 978.53 m2					





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

ESTACIÓN ALTEA

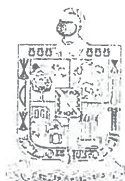
1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN ALTEA LADO NORTE.

② POLÍGONO DE AFECTACION					
VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	11.39	N 63°38'27.3" W	379323.847	2848047.378
P2	P2 - P3	40.44	N 26°21'33.1" E	379313.641	2848052.435
P3	P3 - P4	2.68	N 63°38'26.9" W	379331.597	2848088.671
P4	P4 - P5	5.62	N 26°21'33.1" E	379329.191	2848089.864
P5	P5 - P6	14.44	S 76°28'27.8" E	379331.685	2848094.896
P6	P6 - P1	49.26	S 26°21'32.7" W	379345.720	2848091.520
Area: 562.25 m ²					

2).- AREAS DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO POR AFECTACIÓN AÉREA DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN ALTEA LADO SUR.

① POLÍGONO AFECTACIÓN EDÍCULO					
VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	44.01	95°21'41"	379441.914	2848144.883
P2	P2 - P3	5.00	89°59'60"	379422.375	2848105.450
P3	P3 - P4	3.15	269°59'60"	379426.855	2848103.230
P4	P4 - P5	10.56	89°59'60"	379425.454	2848100.403
P5	P5 - P6	9.15	90°0'0"	379434.911	2848095.716
P6	P6 - P7	1.35	89°59'60"	379438.976	2848103.919
P7	P7 - P8	14.73	270°0'0"	379437.762	2848104.521
P8	P8 - P9	19.09	180°0'0"	379444.304	2848117.723
P9	P9 - P10	5.52	179°59'60"	379452.779	2848134.826
P10	P10 - P1	14.26	84°38'19"	379455.230	2848139.772
SUPERFICIE = 675.8194 m ²					





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

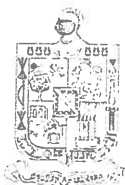
② AFECTACIÓN COLUMNA					
VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	2.00	90°0'0"	379415.800	2848078.776
P2	P2 - P3	2.00	90°0'0"	379413.800	2848078.776
P3	P3 - P4	2.00	90°0'0"	379413.800	2848076.776
P4	P4 - P1	2.00	90°0'0"	379415.800	2848076.776
SUPERFICIE = 4.00 m2					

③ POLÍGONO DE AFECTACIÓN AEREA					
VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	5.00	89°59'29"	379401.986	2848086.916
P2	P2 - P3	18.04	90°0'31"	379399.766	2848082.436
P3	P3 - P4	27.50	90°0'0"	379415.930	2848074.426
P4	P4 - P5	3.00	89°59'60"	379428.142	2848099.071
P5	P5 - P6	3.15	270°0'0"	379425.454	2848100.403
P6	P6 - P7	2.00	90°0'0"	379426.855	2848103.230
P7	P7 - P8	25.66	89°59'60"	379425.063	2848104.118
P8	P8 - P1	13.04	270°0'0"	379413.670	2848081.126
SUPERFICIE = 209.0311 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 principio de la función social de la propiedad, es el 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, 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





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

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 realización de la obra pública Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea de las Líneas 4 y 6 del Metro, y la afectación 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 construcción de las Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea de las Líneas 4 y 6 del Metro, incluyendo en ésta 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 las 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 Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea de las Líneas 4 y 6 del Metro, descritas 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



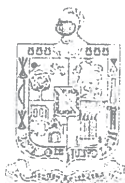


GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

los estudios técnicos llevados a cabo para la ejecución de la obra, como son el estudio de Costo-Beneficio de las 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 las 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 las Líneas 4 y 6 del Metro en la ruta trazada y las Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea, inciden también en el aprovechamiento y optimización de las avenidas, 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





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

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 Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea de las Líneas 4 y 6 del Metro y las líneas de transporte alimentadoras que podrán operar en las estaciones, 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 de la Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea 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 construcción de las Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea, necesarias 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





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

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 las Estaciones Pablo González Garza, Issste, Cuauhtémoc, Nave 01 y Altea de las 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





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

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 del Estado; Acuerdos Primero y Segundo del Acuerdo Delegatorio publicado en el Periódico Oficial del Estado en fecha 15 de abril de 2026; 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 1° 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 las Líneas 4 y 6 del Metro, sus 28 estaciones, las obras inducidas de dicho proyecto, dentro de las que destaca para fines del presente Acuerdo: la ejecución de la Obra consistente en las “ESTACIONES PABLO GONZÁLEZ GARZA, ISSSTE, CUAUHTÉMOC, NAVE 01 Y ALTEA” 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 Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO**, por Causa de Utilidad Pública de las áreas de terreno cuya descripción, cuadro de áreas y coordenadas se transcriben a continuación, 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:





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

ESTACIÓN PABLO GONZÁLEZ GARZA

O L I E - F E T - I					
VERTICE	LADO	DIST.	RUMBO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	28.97	N 2°11'8.8" E	363164.482	2840341.813
P2	P2 - P3	4.50	N 87°48'51.2" W	363165.587	2840370.757
P3	P3 - P4	13.42	N 2°11'8.4" E	363161.090	2840370.929
P4	P4 - P5	22.65	N 87°45'0" E	363161.602	2840384.343
P5	P5 - P6	44.41	S 2°11'8.4" W	363184.222	2840385.502
P6	P6 - P1	18.06	N 87°48'51.2" W	363182.528	2840341.125
E F I E = I I					

ESTACIÓN ISSSTE

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN ISSSTE.

POLÍGONO AFECTACION						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
EST	PV				Y	X
				1	2,839,680.81	365,703.82
1	2	N 32°15'52.50" W	3.13	2	2,839,683.46	365,702.15
2	3	N 02°30'48.29" E	44.34	3	2,839,727.75	365,704.10
3	4	S 87°32'30.62" E	13.60	4	2,839,727.17	365,717.68
4	5	S 02°32'14.22" W	37.10	5	2,839,690.10	365,715.04
5	6	S 87°27'45.78" E	3.17	6	2,839,689.96	365,719.20
6	7	S 02°28'28.39" W	7.57	7	2,839,682.40	365,718.87
7	8	N 87°29'22.25" W	3.17	8	2,839,682.54	365,715.70
8	9	S 02°09'34.54" W	2.26	9	2,839,680.28	365,715.62
9	1	N 87°28'55.13" W	11.81	1	2,839,680.81	365,703.82
SUPERFICIE = 659.19 m2						

ESTACIÓN CUAUHEMOC

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN CUAUHEMOC.





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

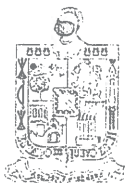
② POLIGONO DE AFECTACION						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				1	2,839,359.8321	367,409.4174
1	2	S 10°50'03.38" W	12.952	2	2,839,347.1114	367,406.9830
2	3	N 84°03'11.90" W	43.900	3	2,839,351.6596	367,363.3191
3	4	N 07°49'32.91" E	16.715	4	2,839,368.2188	367,365.5950
4	1	S 79°09'56.77" E	44.618	1	2,839,359.8321	367,409.4174
SUPERFICIE = 655.628 m2						

ESTACIÓN NAVE 01

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN NAVE 01 LADO NORTE.

② POLÍGONO AFECTACION EDICULO					
VERTICE	LADO	DIST.	RUMBO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	7.59	N 26°21'42.8" E	379686.860	2848808.920
P2	P2 - P3	3.12	S 63°38'27.3" E	379690.228	2848815.717
P3	P3 - P4	39.52	N 26°21'32.7" E	379693.020	2848814.334
P4	P4 - P5	13.24	S 63°38'27.3" E	379710.565	2848849.741
P5	P5 - P6	47.68	S 26°21'32.7" W	379722.424	2848843.865
P6	P6 - P1	16.36	N 61°37'51.7" W	379701.256	2848801.146
SUPERFICIE = 651.73 m2					





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

2).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN NAVE 01 LADO SUR.

② POLÍGONO AFECTACION EDICULO					
VERTICE	LADO	DIST.	RUMBO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	18.94	N 26°21'32.7" E	379750.596	2848765.582
P2	P2 - P3	46.10	S 82°27'6.4" E	379759.003	2848782.549
P3	P3 - P4	21.66	S 7°32'53.6" W	379804.700	2848776.494
P4	P4 - P1	52.34	N 78°21'21.1" W	379801.854	2848755.019
SUPERFICIE = 978.53 m ²					

ESTACIÓN ALTEA

1).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN ALTEA LADO NORTE.

② POLÍGONO DE AFECTACION					
VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	11.39	N 63°38'27.3" W	379323.847	2848047.378
P2	P2 - P3	40.44	N 26°21'33.1" E	379313.641	2848052.435
P3	P3 - P4	2.68	N 63°38'26.9" W	379331.597	2848088.671
P4	P4 - P5	5.62	N 26°21'33.1" E	379329.191	2848089.864
P5	P5 - P6	14.44	S 76°28'27.8" E	379331.685	2848094.896
P6	P6 - P1	49.26	S 26°21'32.7" W	379345.720	2848091.520
Area: 562.25 m ²					





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

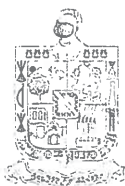
2).- AREA DE AFECTACIÓN MEDIANTE EXPROPIACIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO POR AFECTACIÓN AÉREA DEL PREDIO DE LA ESTACIÓN ALTEA LADO SUR.

① POLÍGONO AFECTACIÓN EDÍCULO					
VERTICE	LADO	DIST.	ÁNGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	44.01	95°21'41"	379441.914	2848144.883
P2	P2 - P3	5.00	89°59'60"	379422.375	2848105.450
P3	P3 - P4	3.15	269°59'60"	379426.855	2848103.230
P4	P4 - P5	10.56	89°59'60"	379425.454	2848100.403
P5	P5 - P6	9.15	90°0'0"	379434.911	2848095.716
P6	P6 - P7	1.35	89°59'60"	379438.976	2848103.919
P7	P7 - P8	14.73	270°0'0"	379437.762	2848104.521
P8	P8 - P9	19.09	180°0'0"	379444.304	2848117.723
P9	P9 - P10	5.52	179°59'60"	379452.779	2848134.826
P10	P10 - P1	14.26	84°38'19"	379455.230	2848139.772
SUPERFICIE = 675.8194 m2					

② AFECTACIÓN COLUMNA					
VERTICE	LADO	DIST.	ÁNGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	2.00	90°0'0"	379415.800	2848078.776
P2	P2 - P3	2.00	90°0'0"	379413.800	2848078.776
P3	P3 - P4	2.00	90°0'0"	379413.800	2848076.776
P4	P4 - P1	2.00	90°0'0"	379415.800	2848076.776
SUPERFICIE = 4.00 m2					

③ POLÍGONO DE AFECTACIÓN AEREA					
VERTICE	LADO	DIST.	ÁNGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	5.00	89°59'29"	379401.986	2848086.916
P2	P2 - P3	18.04	90°0'31"	379399.766	2848082.436
P3	P3 - P4	27.50	90°0'0"	379415.930	2848074.426
P4	P4 - P5	3.00	89°59'60"	379428.142	2848099.071
P5	P5 - P6	3.15	270°0'0"	379425.454	2848100.403
P6	P6 - P7	2.00	90°0'0"	379426.855	2848103.230
P7	P7 - P8	25.66	89°59'60"	379425.063	2848104.118
P8	P8 - P1	13.04	270°0'0"	379413.670	2848081.126
SUPERFICIE = 209.0311 m2					





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

ARTÍCULO TERCERO.- La **EXPROPIACIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO POR AFECTACIÓN AÉREA**, 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.- LA LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO consistentes en la afectación al derecho de propiedad del espacio aéreo, que por este Acuerdo se decreta sobre el área descrita en la Estación Altea Lado Sur en el punto 2 cuadro 3 Polígono de Afectación Aérea, en el Artículo Segundo qué antecede, es permanente y definitiva, por lo que los propietarios de los inmuebles afectados no podrán llevar a cabo dentro de las áreas referidas construcciones o instalaciones mayores a 6 metros sobre el nivel del suelo, así mismo se encontrarán imposibilitados para obtener licencia, permiso o autorización, para llevar a cabo construcciones, mejoras e Instalaciones eléctricas, magnéticas, electrónicas, electroestáticas, de transmisión o de cualquier otro tipo, que afecte o pudiese afectar las instalaciones o la prestación del servicio de la Línea del Metro o de cualquiera de sus instalaciones.

ARTÍCULO QUINTO.- 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 Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO POR AFECTACIÓN AÉREA**, 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. **En caso de existir en las áreas señaladas bienes muebles, equipos, vehículos, herramientas o maquinaria, se otorga un plazo perentorio de 5-cinco días contados a partir de la notificación del presente Acuerdo al propietario, poseedor, ocupante o a quien tenga la tenencia material del mismo en los términos del Artículo Séptimo del presente Acuerdo, para que bajo su costo desaloje de las áreas dichos bienes, en caso de no llevar a cabo lo anterior, dichas tareas de resguardo deberán ser llevadas a cabo por Gobierno del**





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

Estado, a costa del afectado. Para el debido cumplimiento de lo aquí dispuesto, se autoriza el uso de la fuerza pública.

ARTÍCULO SEXTO.- 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 SÉPTIMO.- 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 Quinto 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 OCTAVO.- 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, surtirán efectos de notificación personal una segunda publicación del Acuerdo en el Periódico Oficial del Estado.

ARTÍCULO NOVENO.- 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.





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

Así lo acuerdan y firman en la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, el día 10 del mes de septiembre del año 2026.

**EL C. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO
DEL ESTADO**

**LIC. MIGUEL ÁNGEL FLORES SERNA
(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 MEDIANTE EL CUAL SE DECRETA LA EXPROPIACIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS DE DOMINIO POR AFECTACIÓN AÉREA POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA DE LOS INMUEBLES QUE SE DESTINARÁN A LA REALIZACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA CONSISTENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS ESTACIONES "ESTACIONES PABLO GONZÁLEZ GARZA, ISSSTE, CUARTÉNOC, NAUPE 91 Y ALTEA" DE LAS LÍNEAS 4 Y 6 DEL METRO, DE FECHA 10 DE SEPTIEMBRE DE 2026.





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