

Mundial de Fútbol, FIFA 2026

México y FIFA ajustan operación migratoria para el Mundial 2026



El gobierno de México y la FIFA tuvieron una reunión de trabajo en las oficinas del Instituto Nacional de Migración (INM) para avanzar en la definición de los protocolos que regirán durante la Copa Mundial de 2026.

El encuentro lo encabezó Jonathan Ávalos Meléndez, subcomisionado jurídico del INM, en representación del comisionado Sergio Salomón Céspedes.

Coordinación y logística aeroportuaria

En la mesa participaron representantes de la FIFA, la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) y directivos de los principales grupos aeroportuarios, quienes revisaron la homologación de procedimientos en aeropuertos prioritarios, la operación de flujos segregados y la posible habilitación de carriles preferentes para selecciones, delegaciones e invitados.

También se discutieron inspecciones previas, protocolos en plataforma y escenarios de movilidad durante el torneo, incluidos cruces fronterizos y extensiones de estancia.

Acuerdos para un proceso ágil

Las autoridades acordaron reforzar la coordinación interinstitucional y designar responsables por aeropuerto para las siguientes reuniones técnicas, con la meta de garantizar procesos migratorios seguros, ágiles y unificados rumbo al Mundial 2026.

[\(AMEXI // Carlos Lara Moreno\)](#)

Gabriela Cuevas: “Hoy nos quejamos de los baches, pero en el Mundial del 86 la mitad de la ciudad estaba devastada por el terremoto”



El Mundial de Futbol de 2026 será el más grande, el primero organizado por tres países —México, Estados Unidos y Canadá— y el debut del formato ampliado a 48 selecciones y 104 partidos. Las expectativas económicas y turísticas son del mismo tamaño. La FIFA calcula una derrama superior a 11.000 millones de dólares, mientras que México prevé la llegada de unos 5,5 millones de visitantes, sobre todo a las sedes de Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. En ese escenario colosal trabaja Gabriela Cuevas (Ciudad de México, 46 años), nombrada hace un año por la presidenta Claudia Sheinbaum como representante de México para el torneo. “Quiero organizar el mejor Mundial de la historia”, afirma en entrevista con EL PAÍS. Matiza, sin embargo, que su función no es de directora todopoderosa, sino de mediadora entre instituciones tan variadas como la FIFA, FIFA México, dependencias del Gobierno como aduanas, migración y aeropuertos, además de las tres ciudades anfitrionas.

Cuevas reconoce que se ha impuesto una meta enorme, pero sostiene su ambición en los antecedentes de 1970 y 1986, cuando México fue sede de dos torneos inolvidables. “Es como decir que hiciste una gran fiesta. Entre más gente esté en la foto, mejor estuvo la fiesta”, resume. A menos de 200 días de la inauguración del Mundial, asegura que los preparativos avanzan con un ritmo “muy bueno”. Sin embargo, el reciente anuncio de la FIFA de que Guadalajara y Monterrey serán sede de los partidos de repechaje en marzo, ha acelerado las tareas de organización. “Todos los días trabajamos contrarreloj, pero nos va a servir como un gran ensayo de todos los procesos de traslados, prensa, migración... Lo mismo con la reapertura del Estadio Azteca”, apunta. Destaca también el “gran trabajo” de los estadios mexicanos, que han invertido para cumplir estándares internacionales. “El Azteca se convertirá en el único estadio del planeta en recibir tres Copas del Mundo, es un privilegio histórico”, celebra.

Las fuertes lluvias de este año en la capital dejaron graves inundaciones, afectaciones y colapsos en el Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, lo que generó dudas sobre la capacidad de la ciudad para recibir un evento de tal magnitud. Pero Cuevas se muestra optimista. “La inversión federal más grande se concentra en el AICM, con 9.000 millones de pesos destinados a su modernización. Cualquiera que pase por ahí puede ver que se está trabajando intensamente”, afirma. “Por supuesto hay que modernizar. Hoy nos quejamos de los baches, pero en el Mundial del 86 la mitad de la ciudad estaba devastada por el terremoto”, recuerda. “Las condiciones de México para recibir un Mundial son mejores que hace 40 años”, zanja.

Cuevas reconoce también las inquietudes de las colonias cercanas al Estadio Azteca y otros recintos, que han denunciado efectos negativos como falta de agua, desplazamientos y aumento de las rentas. “En Ciudad de México hay asambleas periódicas con vecinos y un programa que incluye la rehabilitación de 400 canchas y la construcción de otras 100”. En Jalisco, calcula, se rehabilitarán entre 270 y 300. Los habitantes consultados, sin embargo, aseguran que no han tenido comunicación con los organizadores del torneo. Aunque comprende que la obra pública genera molestias, la funcionaria insiste en que dejará beneficios permanentes y que la participación ciudadana será clave para la rendición de cuentas. “Es nuestra obligación llevar el fútbol del ámbito elitista a la calle”, sostiene.

Para ella, una evidencia de que el Mundial valió la pena será la relación costo-beneficio. México, afirma, no está realizando inversiones mayores al retorno esperado. Cita el caso de Estados Unidos, que aprobó 625 millones de dólares para el último año del torneo: “Eso no está pasando aquí”. Otro indicador que destaca es el creciente interés turístico por ciudades donde no se jugará la Copa. “En Cancún, ya hay muchas reservaciones hoteleras para esas fechas”, presume. Y apuesta a que ese flujo aumentará cuando se despeje la incertidumbre tras el sorteo del 5 de diciembre: “Si juega Brasil o Argentina aquí, sería una maravilla”.

Cuevas menciona una de las propuestas nacionales, que han llamado el Mundial Social. “Es un sello particular de México”, afirma. “Ni Estados Unidos ni Canadá tienen algo similar”. El objetivo, asegura, es dejar beneficios reales en las sedes y en los 32 Estados “poniendo a la gente en el centro de las decisiones, no a los boletos”. El programa incluye campañas de salud, copas escolares para estudiantes y competencias internacionales con niñas y niños en situación de calle. También habrá un torneo de mujeres, un mundialito de robótica y un plan nacional de rescate de canchas y espacios públicos. “En mi generación todavía jugábamos en la calle la cascarita. El rescate de canchas puede fortalecer el tejido social”. El broche será la transmisión pública y gratuita de partidos en plazas de todo el país, además de las Fiestas México 2026 impulsadas por la Secretaría de Turismo en 177 pueblos mágicos y capitales.

Estados Unidos será la sede principal del Mundial, con 11 de los 16 estadios, la mayoría de los partidos y un interés político creciente por este deporte desde el presidente Donald Trump. El magnate impulsó la candidatura durante su primer mandato y se puso bajo los reflectores al ser anfitrión del Mundial de Clubes de este año, estrechando además su relación con Gianni Infantino, presidente de la FIFA. Frente a ese peso, Cuevas sostiene que México no llegará opacado. “Sí, Estados Unidos tiene más partidos, pero nosotros tenemos primero la gran fortaleza de la inauguración”, afirma. “El momento más visto, el pico de todos los indicadores, es la inauguración del Mundial. Esa es una responsabilidad muy grande”. La presidenta Claudia Sheinbaum puso en duda su asistencia al partido inaugural del 11 de junio en el Estadio Azteca, pese a que la tradición del torneo contempla la participación del jefe de Estado anfitrión. Sheinbaum quiere ceder su boleto a una niña o joven. “No me toma por sorpresa”, asegura Cuevas. Considera que la postura ha sido “muy transparente” y busca hacer del evento algo más incluyente. Añade que la decisión ya es conocida por la FIFA y “sin consecuencias hasta ahora”.

Cuevas asegura que México destacará por una cualidad menos medible: “Somos el país más divertido para ver un Mundial. Tenemos a la mejor afición. México es un país globalmente reconocido por su hospitalidad y por la atención al turismo. Hoy somos el sexto país más visitado del mundo”. Evita, eso sí, comparaciones sobre cuál es la sede con mejor ambiente: “Soy chilanga y no caeré en provocaciones”. Pero reconoce que en Monterrey el Parque Fundidora “trae mucha vida y fiesta”. Quizá, apunta, no se sienta el ambiente mundialista como en otras ediciones porque México no tuvo que clasificar: “Hace cuatro años estábamos sufriendo”.

Una parte esencial del plan nacional es retener a los viajeros entre partido y partido con rutas turísticas. Cuevas está convencida de que esa mezcla de visibilidad, ambiente y oferta cultural hará que México sobresalga. “Sí, Estados Unidos tendrá más partidos”, resume, “pero nosotros tenemos algo que no se replica: la afición y un país que enamora”. [\(El País\)](#)

Información Migratoria Nacional

SRE: defenderá México la convención de asilo “donde sea necesario”

El titular de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), Juan Ramón de la Fuente advirtió ayer que México está listo para defender la Convención de Caracas sobre Asilo Diplomático de 1954 “donde sea necesario” –ante la intención de Perú de modificar ese instrumento regional–, pues el derecho de refugio es un principio irrenunciable de nuestra política exterior.

“Nos asisten la razón y el respaldo de muchísimos pueblos del mundo”, señaló al encabezar la ceremonia Servicio Exterior Mexicano: experiencia, transformación y fortalecimiento. Subrayó que la defensa del asilo se sustentará en los mejores argumentos jurídicos y diplomáticos. “Quien lo cuestione, que pregunte a los pueblos de España, Argentina, Chile o Brasil qué piensan del asilo que México les ha ofrecido cuando han tenido que enfrentar circunstancias adversas”, apuntó.

Las palabras del canciller se dan luego del reciente anuncio del ministro de Relaciones Exteriores de Perú, Hugo de Zela, quien adelantó que presentará ante la Organización de los Estados Americanos una propuesta para reformar la Convención de Caracas. Lima ha dicho que su objetivo es impedir que personas procesadas por delitos comunes usen el asilo diplomático como refugio.

De la Fuente agradeció al Senado aprobar por unanimidad reservar un espacio en su Muro de Honor a la diplomacia mexicana, y consideró oportuno que se haga una revisión a fondo para actualizar la Ley del Servicio Exterior Mexicano (SEM) y su reglamento, con el fin de adaptarlos a las nuevas realidades globales. *(Arturo Sánchez Jiménez, La Jornada, Política, p. 6)*
(Enrique Sánchez, Excélsior, Nacional, p. 4)
(Mayumi Suzuki, Reforma, Nacional, p. 2)
(Diana Chávez Zea, La Crónica, Nacional, p. 13)

Frontera: ven a trailers con cara de what?



El mundo laboral de Carlos Armas se endureció. Ya no es como hasta hace unos meses, cuando los trailers mexicanos eran reyes de las carreteras en Estados Unidos. Nadie se metían con ellos y se cotizaban alto por ofrecer servicios de transporte de carga por todo el país.

No importaba tanto que no dominaran el idioma inglés, se sabían indispensables, dijo Armas para MILENIO. Hoy, sin embargo, se prevé un déficit de 162 mil conductores para 2030.

EU exige hablar inglés; aplican el englishómetro

El señor Armas sabe que él y su equipo de camioneros están en la mira. Incluso a él, que es un latino trigueño, ni moreno ni blanco, lo pueden detener y aplicarle el englishómetro, ‘basculearlo’, cuestionarlo y quitarle el tiempo que en su oficio vale oro. Y si eso le pasa a él, que no tiene problemas con el idioma ni sus documentos, hay malos augurios para otros que no cuentan con esas ventajas.

“Quienes no hablan bien el inglés lo están pasando peor”, contó a MILENIO en entrevista telefónica. Va al volante de uno de los seis tráileres de su empresa, porque no encuentra suficiente personal.

“Ya casi nadie quiere ser trailerero. Aunque el salario es 40 mil dólares anuales, no interesa a los jóvenes, y menos en este momento”.

El 28 de abril, el presidente estadounidense Donald Trump firmó una orden ejecutiva que exige hablar inglés a conductores de transporte de carga. Dos meses después, entró en vigor y se agudizaron las inspecciones de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA, por sus siglas en inglés) y agentes del servicio de inmigración (ICE, en inglés).

Con su personal Englishómetro de oído, los oficiales plantean preguntas: hacia dónde va, de dónde viene, qué lleva en los contenedores. Piden que el conductor reconozca señales de tráfico y, si titubea, se traba o no fluye (yo, me, left, derecha, no understand) le retienen la unidad, le quitan la licencia y, si no tiene documentos, hasta lo deportan.

Para finales de octubre, FMCSA reportó poco más de 23 mil 100 conductores con violaciones al requisito conocido como Competencia en el Idioma (EPL, por sus siglas en inglés). Derivado de estas, el secretario de Transporte, Sean Duffy, reveló que sacaron de circulación a 7 mil 248 conductores, lo cual equivale el 31 por ciento del padrón total.

“Los conductores necesitan proporcionar retroalimentación a sus empleadores y clientes, y recibir las instrucciones correspondientes en inglés. Esto es de sentido común”, argumenta el decreto de Trump.

En pocas palabras, los mexicanos que no estudiaron en Harmon Hall están a merced de la migra.

Crónica falta de choferes gringos y extranjeros

Pero la persecución ha generado polémica. Mientras Duffy y otros funcionarios justifican sus acciones en carreteras con casos emblemáticos como el de Harjinder Singh, un indocumentado indio de 28 años que dio una vuelta en U y provocó un accidente en el que murieron tres personas este año, la realidad es que Estados Unidos lleva años sufriendo por la falta de transportistas.

En julio la empresa de servicios tecnológicos Tech.co documentó a través de una encuesta que el 69 por ciento de las empresas de transporte de mercancías tenían dificultades para satisfacer la demanda, debido, precisamente, a la escasez de conductores.

En otro cálculo, Statista, sitio especializado en estadísticas, determinó con base en reportes de la International Road Transport Union (RTU) que para 2030, ese país necesitará 162 mil choferes –más los que Trump eche debido a su englishómetro–.

Lo curioso es que el órgano de Seguridad de Autotransportes o FMCSA, no ha logrado tener evidencias contundentes sobre la relación entre la falta de dominio del idioma y los accidentes.

En el estudio Guía de bolsillo para estadísticas de camiones y autobuses grandes de 2023, el organismo público sí reconoce el tema, pero no revela el porcentaje de accidentes que sí tienen como causal la incomprensión verbal o escrita del inglés.

“Si vemos la estadística, no sólo los migrantes tienen accidentes; también los mismos estadounidenses”, observa Rogelio Ávila, presidente del Consejo Internacional de Migrantes Mexicoamericanos en Estados Unidos y empresario del transporte de carga en Los Ángeles.

“Los hispanos, principalmente los mexicanos, tenemos choferes muy buenos, muchos llevaban décadas trabajando aquí porque les permitían usar el traductor para comunicarse y la mayoría no ha tenido ningún percance. Ahora les están quitando la licencia por no hablar tan bien como quieren los inspectores”, informa Ávila.

La exigencia del inglés está plasmada en la ley desde 1937, pero durante el gobierno del presidente Barak Obama se quitó el castigo de la suspensión de la licencia por falta de dominio del idioma oficial y apostó por la tecnología de los traductores.

Fue en 2016, poco después de uno de los primeros informes de la Organización internacional para el Transporte en Carretera (IRU por sus siglas en inglés), que documentaron el déficit mundial de 2.3 millones de camioneros, mismo que ha ido en incremento.

Los últimos años creció a casi tres millones de conductores; ocho años después, el pronóstico empeoró y para 2028 se espera que haya siete millones de vacantes en todo el mundo.

“Trump no está pensando en el sistema de abastecimiento que hacen los camiones de carga, sino en la política: quiere dar el mensaje de que está poniendo orden mientras criminaliza la migración, aunque genere el aumento en los precios las mercancías”, se queja el empresario Armas mientras soporta las inspecciones de sus tráileres que, considera, tienen una dedicatoria racista.

“Hay muchos conductores blancos de Europa del este y no les dan el mismo trato”.

Mientras tanto, el transportista acaba de llegar a una báscula para pesar la carga que trae. El supervisor le hará preguntas, aunque está en las afueras de Chicago, donde antes no habría imaginado que eso sucediera por ser un estado demócrata. Pero ahora el gobierno federal va por su cuenta: FMCSA y ICE son equipo.

Manejo del inglés, pretexto racista

Las supervisiones han impactado en el gremio: los choferes ya no quieren ir a los estados republicanos, alerta Ávila, cuya empresa tiene sede en Los Ángeles, California. Pero reconoce que no hay mal que por bien no venga:

“Los empresarios ya empezamos a capacitar a los conductores para que aprendan inglés. Muchos decían que lo hablaban, pero en México no hacen un examen para probarlo”.

Como muestra, su propia historia: “Hace años yo tenía mi licencia de conducir particular americana, pero fui a sacar una para transporte de carga a México, y solo me preguntaron si yo tenía estudios de preparatoria. Como dije que sí, me respondieron: ‘Ah, si terminó la preparatoria, entonces habla inglés’, y me la dieron sin que yo dijera una sola palabra”.

Así las cosas, de lado sur del río Bravo, el gobierno de Estados Unidos documentó también actos fraudulentos con tentáculos en la capital mexicana que hizo públicos antes de lanzarse a los operativos carreteros con el englishómetro: supuestas licencias fraudulentas emitidas desde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes entre 2020 y 2024.

MILENIO consultó lo anterior con esta dependencia, que no emitió comentario alguno.

Con casos particulares, el gobierno estadounidense ha logrado armar una narrativa para ir contra de los choferes, con lo que logró incluso el apoyo de organizaciones como la American Trucking Associations (ATA), una de las principales en el ramo, a pesar de que esta se ha quejado constantemente de la falta escasez de trailereros.

“Celebramos la reciente orden ejecutiva del Presidente, que aporta la claridad tan necesaria en la industria”, sentenció en un comunicado en el mes de abril, cuando Trump firmó el decreto.

Previamente, algunos estados ya habían comenzado a revisar el uso y dominio del idioma con la intervención de policías estatales y los departamentos de Seguridad Nacional y del Transporte federal.

Más revisiones, menos rutas, mayores costos

Entre marzo y abril de 2025, en zonas como la de Indianápolis-Gary, se realizaron operativos conjuntos en las básculas de las autopistas I-65 e I-70. Los oficiales inspeccionaron primero el camión (frenos, cargas, libros digitales) y luego, si el chofer no podía comunicarse en inglés, se llamaba a un equipo de ICE.

Más de 40 choferes con licencias comerciales fueron detenidos por presunto estatus migratorio irregular. Varios recibieron órdenes de arresto administrativo y fueron trasladados a centros de detención.

Las compañías afectadas reportaron que perdieron entre cinco y 12 choferes cada una, generando retrasos de casi una semana en la entrega de mercancías. Eso aumentó el costo logístico hasta 30 por ciento, debido a que se debió contratar a trailereros de emergencia que cobran más porque consideran que Indiana es una zona complicada y por tanto solicitaron cambiar rutas hacia Illinois y Missouri.

En Florida, tras la entrada en vigor de la antiinmigrante ley SB 1718, y la nueva aplicación estricta del requisito federal del idioma inglés, aumentó la presencia de básculas en las autopistas I-75 y Turnpike, según reportó FMCA.

En julio de 2025, un operativo de tres días en el condado de Hillsborough inspeccionó 120 camiones con un saldo de 80 choferes que fallaron la evaluación verbal y fueron censurados, pero sólo cuatro de ellos fueron arrestados por trámites migratorios pendientes.

El impacto, en cambio, fue mayor: los transportistas reubicaron rutas evitando Florida, aumentando hasta en 600 millas algunos recorridos por lo que subió el costo de flete procedente del sur del estado.

El 14 de mayo de 2025, en un retén sorpresa en la autopista I-40 en Oklahoma, los oficiales inspeccionaron 120 tráileres. Algunas empresas reportaron pérdidas por tres a cinco días debido a las unidades inmovilizadas y las más pequeñas tuvieron que cancelar rutas completas hacia Arkansas y Texas.

Los choferes tenían que explicar en inglés su cuaderno electrónico de ruta, tonelaje, origen y destino por lo que dos terceras partes, es decir 80 choferes, fueron declarados fuera de servicio por fallar la prueba de comunicación.

¿Es inevitable la conducción no humana?

Antes del decreto de Trump, parte de la logística se resolvía con traductores de Google o con empresas de monitoreo en español.

“Cuando no hablaban inglés y había complicaciones, los choferes me marcaban para que les ayudara y por eso me contrataron a mí, soy completamente bilingüe”, comenta Cirio Hernández, quien trabajó durante dos años en el ramo monitoreando los cargamentos.

La encuesta de Tech.co reveló que el 56 por ciento de las empresas priorizaron la retención de personal con mejoras en los salarios y las condiciones de trabajo, un 43 por ciento hizo hincapié en concentrarse en la captación de personal y un 44 por ciento piensa ofrecer mejores oportunidades de formación y desarrollo.

Sin embargo, la misma encuesta revela que a futuro esto podría cambiar. A pesar de que hoy sólo el 19 por ciento dice que usaría tráileres sin chofer humano, el 42 por ciento afirmó que prevé el uso generalizado de estos camiones autónomos en las carreteras estadounidenses en los próximos 15 años.

En esa senda, el ex candidato presidencial Benny Sanders observa que Trump pretende automatizar el transporte, y tal convicción podría explicar por mucho el cambio hacia la intolerancia al idioma español –aunque no hay una declaración como tal, sino que se escuda en el discurso de la presunta inseguridad–.

El 30 de octubre, la secretaria de Seguridad Interior, Kristi Noem, anunció que las básculas de inspección volverían nuevamente a Indiana para otra operación cerca de la frontera con Illinois como parte de la Operación Midway Blitz, con sede en Chicago. De ese tiempo a la fecha, sumaron a otros 146 camioneros fuera de servicio.

“Demasiados estadounidenses inocentes han muerto a manos de inmigrantes indocumentados que conducían camiones y tráileres”, aseguró Noem.

“Estamos devolviendo la seguridad a nuestras carreteras”.

De nuevo con Sanders, este lanzó una alerta en su informe La guerra de los oligarcas de las grandes tecnológicas contra los trabajadores:

“La IA podría reemplazar hasta 97 millones de empleos en diez años. Según un modelo basado en ChatGPT, el 89 por ciento de los empleados de comida rápida y de mostrador, el 64 por ciento de los contables y el 47 por ciento de los camioneros podrían perder sus empleos”.

Y detalló: “Las empresas de camiones autónomos se jactan de que su tecnología elimina el problema de los altos salarios de los conductores”.

Desde que se comenzó a legislar sobre el tema en Estados Unidos, 30 congresos estatales han legislado para permitir el uso de camiones autónomos –sin humanos– aunque en la mayoría de las entidades no se ha implementado.

Texas y Arizona ya prueban algunos vehículos y se prevé ampliar el estudio a finales de este año. En contraparte y hasta el momento, sólo Delaware tiene una iniciativa de ley para prohibir explícitamente este tipo de tecnología. En el resto de los estados de la Unión Americana se mantiene ese debate, como en California, donde ya se han hecho pruebas en algunas de sus ciudades.

El tiempo dirá si se cubre la demanda de transporte con personas o con máquinas y equipos dotados de lo necesario para transitar en carreteras. ([Gardenia Mendoza, Milenio, P.p.](#))

Tijuana mejora la movilidad fronteriza

Ismael Burgueño Ruiz, presidente municipal de Tijuana, dio inicio a la operación del nuevo carril Senti por calle Segunda en Zona Centro, un proyecto binacional que mejora la movilidad fronteriza, bajo la visión de cooperación respetuosa impulsada por la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo.

El alcalde destacó que el arranque de este piloto de 120 días, acordado con la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP), refleja la confianza institucional construida con Estados Unidos y la capacidad de Tijuana para coordinar proyectos estratégicos.

“Estamos contentos, agradezco nuevamente a CBP por esta gran labor en coordinación. Esta es una decisión que se toma en Washington, y la confianza que nos tienen como autoridad municipal habla del trabajo que hemos venido haciendo”, afirmó el edil.

El nuevo carril permitirá desfogar zonas de alta demanda y facilitar el tránsito de automovilistas provenientes de Playas de Tijuana y del sur del estado, reduciendo congestionamientos y fortaleciendo la conectividad con San Diego.

Diariamente cruzan cerca de 20 mil vehículos por Senti, y se estima que hasta 35% podrá utilizar este nuevo punto de acceso, lo que impulsará la movilidad, la actividad económica y el tránsito seguro en la frontera.

El alcalde subrayó que este avance es parte de una agenda binacional basada en la cooperación, donde Tijuana trabaja con respeto institucional y visión de futuro.

“Éste es sólo el inicio; seguiremos modernizando la frontera y ofreciendo soluciones reales para miles de familias que dependen del cruce todos los días”, dijo.
[\(Redacción, La Razón, México, p. 14\)](#)

Aeropuerto ágil



Grupo Aeroportuario del Centro Norte informó que se reducirán hasta 50 por ciento los tiempos de espera en filtros de seguridad, áreas de documentación, escaneo de equipaje, migración y aduanas en el Aeropuerto de Monterrey hacia junio 2026. (Paula Román, Reforma, Negocios, p. 3)

Información Migratoria Internacional

Estados Unidos

Hieren a cuerdas de la Casa Blanca a dos elementos de la Guardia Nacional

Dos miembros de la Guardia Nacional fueron baleados este miércoles en Washington, cerca de la Casa Blanca, y se encuentran en estado crítico, un hecho que el presidente Donald Trump denunció como un “acto de terror”.

El director del FBI, Kash Patel, informó que los dos guardias resultaron heridos de gravedad, al aclarar versiones erradas que anteriormente los habían reportado como fallecidos.

El atacante fue identificado por los medios como Rahmanullah Lakanwal, de 29 años. De acuerdo con Trump, que se encuentra en Florida donde celebra el Día de Acción de Gracias, es un migrante afgano que llegó a EU en 2021.

El tiroteo se produjo en la estación de metro Farragut West, a dos cuerdas de la Casa Blanca, a principios de la tarde, cuando se colman las calles y negocios aledaños.

Jeffrey Carroll, jefe adjunto de la policía de Washington, dijo que el atacante “emboscó” a sus víctimas.

El mandatario calificó el hecho de “acto de maldad, un acto de odio y un acto de terror” y calificó al atacante de “animal”.

Durante la declaración, aprovechó para reiterar su retórica contra migrantes, sugiriendo que su gobierno intensificará los esfuerzos para deportar a personas indocumentadas y examinar con mayor rigurosidad a quienes llegaron a EU.

El secretario de Defensa, Pete Hegseth, anunció que desplegará a 500 militares adicionales en Washington.

El envío de estas tropas elevará a más de 2 mil 500 los agentes de la Guardia Nacional desplegados en la ciudad. (*Afp, EFE y Ap, Milenio, Fronteras, p. 15*)

(*Agencias, La Jornada, Cp.*)

(*Agencias, El Universal, Mundo, p. A18*)

(*Reuters y Afp, Excélsior, Global, p. 20*)

(*The NYT News Service, Reforma, Internacional, p. 14*)

(*José López Zamorano, El Financiero, P.p.*)

(*Afp y Reuters, El Economista, GeoPolítica, p. 45*)

(*Redacción, La Razón, Mundo, p. 25*)

(*Afp, El Heraldo de México, Orbe, p. 37*)

(*Afp y EFE, El Sol de México y La Prensa, Mundo, p. 23 y 37*)

(*Ricardo Preza, 24 Horas, P.p.*)

Trump ordena a misiones diplomáticas frenar políticas pro migración

Washington. El gobierno de Donald Trump instruyó a sus embajadas en el exterior a presionar a los países para endurecer sus políticas migratorias y alertar sobre lo que la administración describe como vínculos entre migración masiva, delincuencia y abuso a derechos humanos, según un cable interno del Departamento de Estado obtenido por Reuters.

El documento, que circuló el viernes pasado, ordena a los diplomáticos en las embajadas estadounidenses en Europa, Canadá y Australia, recopilar información sobre crímenes atribuidos a migrantes y reportar las respuestas de los gobiernos anfitriones además de promover reformas que limiten programas que faciliten la llegada de grandes flujos migratorios.

Límite de admisiones

La nueva directriz se suma al giro restrictivo de Trump, que ha reducido el límite de admisiones de refugiados a un mínimo histórico de 7,500 para el año fiscal 2026 e impulsa iniciativas internacionales para recortar protecciones de asilo.

Al ser consultado, un portavoz del Departamento de Estado defendió la postura al afirmar —sin presentar datos— que la migración masiva era un problema de derechos humanos y que con frecuencia provocaba un aumento de los delitos violentos. (*Reuters, El Economista, GeoPolítica, p. 45*)

Trump despoja de protección a 350 mil haitianos

El gobierno del presidente de Estados Unidos, Donald Trump, anunció este miércoles que terminará en febrero de 2026 con el Estatus de Protección Temporal (TPS) de más de 350,000 haitianos, miles de familias a las que condena a regresar al país más pobre y violento de América.

El Departamento de Seguridad Nacional (DHS) publicó la nueva instrucción en el Registro Federal después de que la secretaria Kristi Noem concluyó que “Haití ya no cumple con los requerimientos estatutarios para el TPS y las condiciones (de peligrosidad) han cambiado”; una excusa que se contradice con la propia orden del Departamento de Estado, que prohíbe los viajes a Haití, alegando el elevadísimo nivel de violencia y la situación de anarquía reinante impuesto por las pandillas, que tienen aterrorizados a sus habitantes.

La decisión, que entra en vigor el próximo 3 de febrero, está basada en una revisión del Servicio de Ciudadanía e Inmigración estadounidense (USCIS), otras agencias del Gobierno y “un análisis que indica que permitir a los haitianos permanecer temporalmente en Estados Unidos es inconsistente con el interés nacional de EU”.

Autodeportarse por mil dólares

Por ello, el DHS avisó a los haitianos con TPS que “deben prepararse para salir” del país, si no tienen otra base legal para quedarse, además de recomendarles usar la aplicación ‘CBP Home’ para pedir su “autodeportación” y recibir un bono prometido de 1,000 dólares.

Este es un nuevo intento de la Administración del presidente Donald Trump por eliminar la protección para los haitianos después de que un juez federal bloqueó en septiembre otra orden para eliminar el TPS para más de un millón de inmigrantes procedentes de Venezuela y Haití.

La crisis no cesa en Haití, donde no hay presidente electo y la violencia de las pandillas ha aumentado desde el magnicidio del presidente Jovenel Moïse en 2021, con más de 4,300 homicidios en los primeros tres trimestres de 2025 y un total de 1.4 millones de desplazados por la violencia, según la ONU.

“Haití está en crisis: violencia de las pandillas, extrema pobreza, inestabilidad. Es impensable mandar a haitianos beneficiarios del TPS a un peligro tan claro”, denunció este miércoles en X la congresista demócrata Debbie Wasserman Schultz de Florida, hogar de la mayor diáspora de dicho país en EU.

Además, la pérdida brusca de las remesas hundirá aún más la economía de Haití y sus 11.8 millones de habitantes, de los que más de la mitad vive en pobreza extrema, unos 6 millones. ([Fran Ruiz, La Crónica, Mundo, p. 21](#))
(Redacción, 24 Horas, Mundo, p. 17)

Iban por residencia y los arresta el ICE



San Diego.- Un grupo de parejas casadas acudió a un edificio federal la semana pasada para asistir a sus entrevistas para obtener la residencia permanente de Estados Unidos, que creían les darían un futuro juntos.

Todos suponían que sería el último paso en su proceso para obtener la llamada "green card". En cambio, al finalizar cada comparecencia, los agentes federales irrumpían en la sala, esposaban al cónyuge extranjero y se lo llevaban.

"Tuve que quitarle a nuestro bebé de los brazos a mi esposa, que lloraba", afirmó Stephen Paul, de 33 años, sobre el momento en que los agentes anunciaron el arresto de su esposa británica, Katie.

La mujer fue enviada a un centro de detención migratoria junto con cientos de otras personas atrapadas en la ofensiva de la Administración Trump.

Su esposo tuvo que tomar una licencia de su trabajo en el Departamento del Sheriff del Condado de San Diego para cuidar a su hija de 4 meses y tratar de obtener su liberación.

En las últimas semanas, abogados de inmigración en varias ciudades han observado un aumento en los arrestos de parejas extranjeras de estadounidenses durante entrevistas en las oficinas del Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE, por sus siglas en inglés).

Sólo en San Diego, los defensores estiman que varias decenas de cónyuges han sido detenidos desde el 12 de noviembre, cuando se reveló la nueva táctica, según Andrew Nietor, un abogado migratorio.

En todos los casos, agentes federales informaron a los solicitantes que habían excedido la duración de sus visas de turista o de negocios.

Una orden de arresto revisada por The New York Times establece que "existe causa probable para creer" que el cónyuge mencionado es "deportable de Estados Unidos".

Las parejas y sus abogados afirman que han seguido los pasos necesarios: presentar una extensa documentación y pagar los trámites.

A las parejas extranjeras se les tomaron las huellas dactilares y habían aprobado exámenes médicos. Ninguno tenía antecedentes penales o había entrado al país ilegalmente.

"En 25 años de práctica, nunca he visto algo así. El procedimiento correcto fue exactamente lo que hicieron. ¿Qué sigue? ¿Revocar las tarjetas de residencia permanente de millones de personas que siguieron estos mismos pasos?", denunció Johanna Keamy, defensora de los Paul.

NUEVA TÁCTICA

Las visas temporales de los solicitantes de residencia permanente suelen caducar mientras su ajuste de estatus se lleva a cabo durante varios meses o más.

Una ley aprobada por el Congreso en 1986 permite que un cónyuge que ingresó legalmente a Estados Unidos sea elegible para una residencia por matrimonio, incluso si su visa ha vencido.

Si bien la ley federal no prohíbe que los cónyuges con visas vencidas sean detenidos y sometidos a procedimientos de deportación, en el pasado rara vez han sido capturados mientras solicitaban su "green card".

La Administración Trump lleva a cabo los arrestos sin haber dado a conocer cambios en su política.

Aunque el Gobierno federal ha aumentado la cantidad de agentes en su campaña de deportaciones masivas, la frustración por el ritmo de las detenciones y expatriaciones ha aumentado.

La reciente oleada de arrestos se produce en medio de una reestructuración del liderazgo del ICE, incluida la región de San Diego, diseñada para acelerar e impulsar la agenda del Presidente.

Nietor denunció que la nueva estrategia del Gobierno parece centrarse en inducir a las parejas a "abandonar sus casos y resignarse a la deportación del cónyuge extranjero".

Al respecto, Paul afirmó que los agentes le comentaron que no estaban de acuerdo con llevarse a su esposa, pero debían acatar órdenes.

Después de que las autoridades amenazaban con expulsar a Katie sin una audiencia, la defensora de la pareja presentó una demanda en un tribunal federal para detener su deportación. El Gobierno finalmente aprobó su tarjeta de residencia y la liberó. (*The NYT News Service, Reforma, Internacional, p. 15*)

ICE detiene a familiar de vocera Leavitt

Washington, DC. - El ICE detuvo en Massachusetts a Bruna Ferreira, madre del sobrino de la portavoz de la Casa Blanca, Karoline Leavitt, y tía política de ésta.

La mujer, de origen brasileño, entró legalmente en 1998 con visa de turista que expiró en 1999 y permaneció 26 años como indocumentada.

Fuentes federales confirmaron a NBC News que Ferreira, de 47 años, fue arrestada en Revere, bajo una orden migratoria y por una investigación de agresión. Está recluida en Luisiana a la espera de deportación a Brasil.

Según CNN, Leavitt no tiene contacto con ella desde hace años; su sobrino, ciudadano estadounidense, creció solo con su padre en New Hampshire. (*Agencias, El Financiero, Mundo, p. 29*)

(*Redacción, Excelsior, Global, p. 21*)

(*Ap, Reforma, Internacional, p. 15*)

(*Redacción, La Crónica, Mundo, p. 21*)

Seguridad

Alerta EU a sus ciudadanos por robos en autopista de Monterrey

La embajada de Estados Unidos advirtió ayer a sus ciudadanos y empleados gubernamentales de una serie de asaltos registrados en la autopista 85D, en las inmediaciones de Monterrey, Nuevo León, aparentemente dirigidos en específico contra vehículos que portan placas foráneas o extranjeras.

En una alerta emitida en sus canales oficiales, la embajada señaló que su consulado general en Monterrey "tiene conocimiento de varios robos recientes" en los que grupos armados obligan a los automovilistas a orillarse para despojarlos de sus pertenencias.

Según el gobierno estadounidense, las víctimas han descrito el modus operandi señalando que fueron interceptadas por un automóvil con luces parpadeantes, lo cual daba “la apariencia de una parada de tráfico autorizada hasta que los agresores salieron del vehículo”. Medios locales han corroborado esta situación, reportando un “aumento percibido en la actividad delictiva” a lo largo de dicha vía, señaló la embajada.

Agregó que “las autoridades locales han indicado que estos grupos armados parecen tener como objetivo vehículos con placas foráneas y extranjeras”.

Estos incidentes “ocurrieron durante las horas de media mañana”, añadió la embajada, por lo que resaltó “la necesidad de mantener un estado de alerta elevado al viajar por esta ruta en cualquier momento del día”. Adicionalmente, subrayó que “los empleados del gobierno estadounidense tienen limitado viajar entre ciudades sólo durante las horas de luz”.

Pidió limitar los viajes innecesarios, evitar transitar con grandes cantidades de efectivo o joyas, y cumplir con las órdenes en retenes policiales, ya que “huir o ignorar las instrucciones, puede llevar a que usted resulte herido o muerto”. Los exhortó a mantenerse alertas, usar carreteras de cuota y monitorear los medios locales para futuras actualizaciones. (*Arturo Sánchez Jiménez, La Jornada, Estados, p. 30*)

(*Aracely Garza, Excélsior, Nacional, p. 12*)