PELIGRO EN LA VÍA

Una mirada de cerca a los estrechos vínculos del Departamento de Policía de Houston con ICE

OCTOBER 2026

I. INTRODUCCIÓN/ANTECEDENTES

Texas sirve de modelo para las medidas de control migratorio que estamos presenciando actualmente a escala nacional. Como epicentro de la criminalización, Texas registra una tasa de encarcelamiento de 751 personas por cada 100,000 habitantes.[1] Además de esta elevada tasa de encarcelamiento, el rechazo a las personas migrantes se extiende por todo el estado. En los últimos años, se han promulgado leyes contra las personas migrantes bajo la apariencia de medidas de "justicia penal", el estado ha negado o bloqueado el acceso a servicios para las comunidades migrantes, el uso de tecnología y vigilancia se ha arraigado en las prácticas policiales, y se emplean recursos locales para perseguir a miembros de la comunidad migrante. Estos sistemas profundamente arraigados propician una estrecha interconexión entre el sistema de justicia penal y el sistema migratorio en Texas.

En marzo de 2021, semanas después de que la tormenta invernal Uri causara la muerte de cientos de tejanos debido a fallos en la red eléctrica que provocaron apagones generalizados, el gobernador Abbott puso en marcha la Operación Estrella Solitaria (OLS, por sus siglas en inglés). La OLS es un programa de control migratorio dirigido por el estado que ha costado a los contribuyentes de Texas más de $14 mil millones de dólares desde 2021. El objetivo declarado de la OLS era responder a la

1 Esta cifra incluye a personas en prisiones, cárceles, centros de detención de migrantes, y centros de justicia juvenil. Texas tiene una tasa de encarcelamiento de sus habitantes más alta que la del conjunto de los Estados Unidos.

continued on next page

continued...

creciente "crisis" fronteriza; sin embargo, la verdadera razón era crear un modelo de control migratorio severo y maximizar las deportaciones. En el marco de la OLS, el gobernador Abbott ordenó el despliegue de agentes del Departamento de Seguridad Pública de Texas (DPS, por sus siglas en inglés) y de la Guardia Nacional de Texas en "zonas de alta amenaza" a lo largo de la frontera para detener y acusar a migrantes negros y de color de invadir propiedad privada, trasladar a los migrantes a prisiones estatales convertidas arbitrariamente en cárceles para migrantes, y canalizarlos a través de un sistema judicial estatal separado. Además, el gobernador Abbott declaró el estado de "desastre" en ciertos condados fronterizos, lo que le permitió utilizar recursos estatales y locales para hacer frente a dichas condiciones. Con el paso de los años, el estado de Texas ha codificado y consolidado aún más el uso de recursos locales para hacer cumplir las leyes federales de migración.[2] Esto ha dejado a los tejanos sin recursos vitales para cubrir necesidades reales de la comunidad.[3]



Cuando Donald Trump hizo campaña para un segundo mandato, lo hizo empleando una retórica de odio y promesas de intensificar las medidas de control migratorio en todo el país. Tan pronto como asumió el cargo el 20 de enero de 2025, Trump firmó de inmediato proclamaciones tales como "Garantizar la protección de los estados contra una invasión" y "Asegurar nuestras fronteras", además de declarar una emergencia nacional en la frontera sur. Trump utilizó términos como "invasión" para justificar su ofensiva contra las comunidades migrantes, siguiendo la estrategia ya empleada

2 Promulgada en 2017, la ley SB 4 contra las ciudades santuario, prohíbe establecer políticas que limiten sustancialmente la colaboración con ICE. Promulgada en 2021, la ley HB 9 financió la OLS; la ley HB 1900 prohíbe retirar fondos a la policía una vez asignado a su presupuesto y, a su vez, priva permanentemente de recursos a departamentos vitales para los tejanos. Promulgada en 2023, la ley SB 4 sobre el enjuiciamiento de conductores, estableció una pena obligatoria de 10 años de prisión para quien transporte a una persona indocumentada en su vehículo; la ley SB 4 que criminaliza la migración, permite a los agentes policiales arrestar y detener a cualquier persona sospechosa de encontrarse ilegalmente en Texas y otorga a los jueces estatales la facultad de ordenar su expulsión. Promulgada en 2021, la ley SB 8 exige a los sheriffs encargados de las cárceles suscribir acuerdos bajo el artículo 287(g) antes del 1 de diciembre de 2026.

3 En 2021, el gobernador Abbott promulgó una ley que establece sanciones para las localidades que promuevan iniciativas para retirar fondos a la policía. Esto significa que, una vez asignado el presupuesto a los departamentos de policía, dichos fondos no pueden ser retirados, lo que conlleva una reducción permanente de los recursos destinados a otros departamentos vitales.

continued on next page

continued...

por el estado de Texas. La administración Trump intensificó aún más su agenda de control migratorio al utilizar a los departamentos de policía locales como extensiones de sus propias fuerzas de control migratorio. En febrero de 2025, la administración ingresó más de 700,000 "órdenes"[4] administrativas de ICE en el Centro Nacional de Información sobre Delitos (NCIC, por sus siglas en inglés), una base de datos utilizada habitualmente por los agentes de policía durante sus intervenciones cotidianas. Las "órdenes" administrativas del Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE, por sus siglas en inglés) no son lo mismo que las órdenes judiciales de carácter penal.[5] Las "órdenes" administrativas de ICE no son revisadas ni emitidas por un juez imparcial, ni otorgan autoridad a los agentes del orden estatales o locales para detener a ninguna persona. Según las leyes y normativas federales, únicamente las autoridades federales migratorias específicamente autorizadas pueden ejecutar las "órdenes" administrativas de ICE.

Los habitantes de Houston comenzaron a sentir las repercusiones de las "órdenes" administrativas de ICE ingresadas en el NCIC en febrero de 2025. Durante años, miembros de la comunidad informaron que los agentes del Departamento de Policía de Houston (HPD, por sus siglas en inglés) llamaban a ICE en relación con conductores solo en raras ocasiones; sin embargo, en 2025, dichas llamadas aumentaron drásticamente, a pesar de que el HPD carecía de autoridad para arrestar o detener a alguien basándose en este tipo de "órdenes". Además, la Cuarta Enmienda prohíbe al HPD prolongar una detención basándose en "órdenes" administrativas de ICE. Los agentes policiales de Texas no tienen autoridad para hacer cumplir las leyes civiles de migración. Prolongar una parada por motivos ajenos a la causa inicial de la misma requiere una sospecha fundada de la comisión de un nuevo delito, y una "orden" de ICE no constituye tal motivo. En el caso *Rodríguez contra Estados Unidos*, la Corte Suprema subrayó que esto abarca incluso las detenciones muy breves: una retención de siete minutos durante una parada de tránsito, sin sospecha fundada de delito,

4 En adelante, me referiré a las órdenes administrativas de ICE simplemente como "órdenes", ya que no son órdenes judiciales propiamente dichas. No se someten al mismo nivel de escrutinio que las órdenes penales ni tienen el mismo peso jurídico.

5 Las "órdenes" administrativas de ICE también se las denomina a veces "órdenes" de ICE.

continued on next page

continued...

violaba la Cuarta Enmienda.[6] A pesar de no tener autoridad para arrestar o detener a nadie, el HPD retenía habitualmente a los conductores durante periodos de entre una hora y una hora y media, registrándolos y colocándolos en la zona de detenidos de sus patrullas; en algunos casos, incluso trasladaban a los habitantes de Houston hacia instalaciones de ICE para efectuar la transferencia de custodia.

En abril de 2025, el Centro de Recursos Legales para Migrantes (ILRC, por sus siglas en inglés) comenzó a presentar solicitudes bajo la Ley de Acceso a la Información Pública (PIA, por sus siglas en inglés) para monitorear el uso creciente de paradas de tránsito por parte del Departamento de Policía de Houston para fines de control migratorio. Aunque la información obtenida mediante estas solicitudes reveló tendencias preocupantes y el uso de la policía local para control migratorio, el alcalde Whitmire y el jefe del HPD, Noe Díaz, negaron públicamente cualquier vínculo del departamento policial con ICE. En consecuencia, la coalición Houston Leads trabajó para informar a los funcionarios electos y a los miembros de la comunidad sobre las prácticas preocupantes del HPD y su evidente colusión con ICE. El 28 de julio de 2025, Houston Leads organizó una sesión informativa sobre políticas en la que miembros de la coalición se reunieron con concejales de Houston y su personal para exponer los hallazgos e instarles a tomar medidas. Sin embargo, sus peticiones no fueron escuchadas.

En marzo de 2026, el ILRC descubrió dos informes preocupantes que revelaban que agentes del HPD habían trasladado personalmente a dos conductores de Houston desde el lugar de la parada de tránsito inicial hasta las instalaciones de detención de ICE, situadas a varios kilómetros de distancia. Esto contradecía directamente lo que el alcalde Whitmire y el jefe del HPD, Diaz, habían comunicado al público. El ILRC colaboró con el *Houston Chronicle* para sacar a la luz estos informes. Días más tarde, durante una conferencia de prensa ofrecida por el alcalde Whitmire y el Departamento de Policía de Houston, el jefe Diaz admitió que, en realidad, 17 conductores habían sido trasladados físicamente a custodia de ICE, y no solo los dos mencionados en

6 *Rodríguez contra Estados Unidos*, 575 U.S. 348, 354 (2015).

continued on next page

continued...

los informes. En dicha conferencia, el alcalde Whitmire y el jefe Diaz presentaron una nueva política que otorgaba a ICE un plazo de 30 minutos para llegar al lugar de los hechos. Sin embargo, esta política excedía con creces el límite de tiempo que la Corte Suprema ya había declarado ilegal.[7]

En abril de 2026, tras un año de organización comunitaria por parte de la coalición Houston Leads, quien exigía poner fin a la colaboración entre el Departamento de Policía de Houston y ICE, el Concejo Municipal de Houston aprobó una ordenanza destinada a establecer protecciones claras bajo la Cuarta Enmienda para los conductores de la ciudad y a garantizar que no fueran detenidos ilegalmente basándose en una "orden" administrativa de ICE. Cabe destacar que la ordenanza buscaba poner fin a la práctica inconstitucional del HPD de prolongar la detención de conductores de Houston fundamentándose en dichas "órdenes". Dada la falta de transparencia sobre el verdadero alcance de la colaboración del HPD con ICE, la ordenanza pretendía proporcionar a los habitantes de Houston un registro claro de cuántas veces el HPD contactaba a ICE por conductores de la ciudad.[8] Si bien otras grandes ciudades de Texas, como Austin y Dallas, también intentaron modificar sus normativas internas, la aprobación de la nueva ordenanza de Houston provocó represalias severas y represivas por parte del Estado de Texas. Esto no es una anomalía; Houston suele servir como campo de pruebas para medidas de control migratorio que posteriormente se replican en todo el estado y la nación.

El 13 de abril de 2026, la Oficina de Seguridad Pública de la Gobernación envió una carta al alcalde Whitmire amenazando con retirar $110 millones de dólares en subvenciones para la seguridad pública a menos que el Concejo Municipal revocara la ordenanza. Tres días después, el fiscal general de Texas, Ken Paxton, presentó

7 *Id*. (Sosteniendo que incluso una breve detención de 7 minutos, sin sospecha fundada de la comisión de un delito, violaba la Cuarta Enmien da).

8 Al comparar los datos de la Ley de Acceso a la Información Pública (PIA, por sus siglas en inglés) que recibimos del Departamento de Policía de Houston (HPD, por sus siglas en inglés) con los datos de la PIA obtenidos por el *Houston Chronicle*, observamos que, en algunos casos, se divulgaron ciertos informes mientras que en otros no. Por ejemplo, durante la conferencia de prensa del alcalde Whitmire y el jefe Díaz en marzo de 2025, descubrimos que el HPD había trasladado físicamente a conductores de Houston hacia ICE en 17 ocasiones, y no solo en 2 ocasiones, como se había comunicado inicialmente en los resultados de nuestra solicitud de acceso a la información pública hasta esa fecha.

continued on next page

continued...

una demanda contra la ciudad de Houston, el alcalde Whitmire, todos los miembros del Concejo Municipal y el jefe de policía Díaz, alegando que la ordenanza violaba la ley SB 4 de 2017. Las acciones del gobernador Abbott y del fiscal general Ken Paxton mantuvieron a Houston bajo presión por haber aprobado una ordenanza destinada a proteger a los habitantes de la ciudad, al defender las garantías constitucionales de Estados Unidos para todos sus habitantes. En lugar de seguir apoyando a la comunidad y poner fin a la práctica inconstitucional de prolongar las detenciones, el alcalde Whitmire y el gobernador Abbott impulsaron una versión diferente de la ordenanza que socavaba las protecciones ya conseguidas. Ahora, se insta al Departamento de Policía de Houston a retener a los habitantes de Houston durante un "tiempo razonable", lo que ha llevado a que algunos conductores permanezcan retenidos hasta dos horas. Si bien esta versión de la ordenanza mantuvo el requisito de informar de manera transparente, añadió una restricción para la divulgación de información considerada "confidencial por ley."[9]

Este informe se centrará en los datos de 2025 recopilados a partir de los informes policiales del Departamento de Policía de Houston clasificados bajo la categoría de "consulta migratoria."[10] Asimismo, examinará las tendencias que continúan en 2026. Mediante el análisis de los datos del HPD, es posible anticipar futuros patrones de control migratorio en Houston y ofrecer recomendaciones de políticas basadas en datos para ayudar a desvincular a estas agencias.

II. RESUMEN DE LOS HALLAZGOS

Nuestro análisis de los datos del HPD correspondientes al periodo de enero a diciembre de 2025 reveló que, durante el año pasado, el HPD colaboró frecuentemente con el Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE) a raíz de paradas de tránsito.[11] En 2025, el HPD informó haber contactado a ICE en 98

9 El primer informe de datos se publicó el 17 de julio de 2026. Aún está por determinarse el grado de transparencia de estos datos.

10 Según un correo electrónico del 26 de febrero de 2025 enviado por el jefe ejecutivo Thomas Hardin a los directivos del HPD, todos los casos en los que agentes del HPD se encuentren con una persona que tenga una "orden" administrativa de ICE deberán codificarse como 37540 A, Consulta Migratoria.

11 Los datos se recopilaron mediante solicitudes presentadas bajo la Ley de Acceso a la Información Pública (PIA) entre abril de 2025 y mayo de 2026. Nos centramos específicamente en los informes etiquetados como "consulta migratoria".

continued on next page

continued...

ocasiones y, en los casos más graves, retuvo a los conductores por lapsos de entre una hora y una hora y media.[12] Un 50 % de los informes del HPD clasificados bajo la categoría de "consulta migratoria" no justificaban ni especificaban el motivo inicial por el cual se detuvo al conductor. La ausencia de un motivo fundado para la parada plantea la duda de si se trató de una detención ilegal motivada por la raza o el origen étnico del conductor, realizada con el único propósito de contactar a ICE. Por otro lado, en los informes que sí incluían esta información, los tres motivos principales fueron: atención de accidentes (22 %), vencimiento de la matrícula del vehículo (14 %)[13], e infracciones relacionadas con la placa (13 %).[14] De estos casos, el 68 % de los informes del HPD no indicaba si se había emitido una multa como resultado de la intervención. En última instancia, solo el 26 % de todas las paradas registradas en dichos informes derivó en una multa. Los casos en los que finalmente se sancionó al conductor fueron escasos.

NOTA: *EN 2025, EL HPD INFORMÓ HABER CONTACTADO A ICE EN 98 OCASIONES Y, EN LOS CASOS MÁS GRAVES, RETUVO A LOS CONDUCTORES POR LAPSOS DE ENTRE UNA HORA Y UNA HORA Y MEDIA*

El Departamento de Policía de Houston se enfocó de manera desproporcionada en los conductores latinos para llevar a cabo su colaboración con ICE. Si bien los conductores latinos no son los únicos que corren el riesgo de tener más encuentros con la policía debido a las paradas de tránsito, los conductores latinos deben tomar precauciones al conducir en Houston. Los conductores latinos en los códigos postales

12 Como se ha señalado anteriormente, la Corte Suprema subrayó que incluso una detención muy breve, como una retención de siete minutos durante una parada de tránsito sin sospecha fundada de delito, violaba la Cuarta Enmienda. *Rodríguez contra Estados Unidos*, 575 U.S. 348, 354 (2015). Por consiguiente, el hecho de que el HPD retuviera a conductores durante 60 a 90 minutos en algunas ocasiones no solo es inconstitucional, sino también profundamente preocupante. Por otra parte, si bien estos informes indican que solo 98 de las 148 paradas derivaron en una llamada a ICE, en todos los informes restantes, salvo dos, se omitió por completo indicar si se había contactado a ICE. Cabe la posibilidad, entonces, de que más de 98 informes correspondieran a casos en los que sí se llamó a ICE, pero el agente no lo indicó en los registros. Este es otro ejemplo de la preocupante deficiencia del HPD a la hora de informar adecuadamente sobre los datos relacionados con estas paradas de tránsito.

13 Es importante señalar que el Departamento de Vehículos Motorizados de Texas está implementando requisitos estrictos de documentos de identidad con fotografía que afectarán directamente a los conductores indocumentados. Ahora, debido a este requisito de identificación con foto, ya no podrán registrar legalmente sus vehículos.

14 Los motivos de las paradas de tránsito que figuran en los informes difieren de los tipos de infracción; por tanto, aunque estos fueron los tres motivos principales identificados en dichos informes, hubo otras razones que aparecieron con menor frecuencia. Estas últimas constituyen el resto del número total de motivos de paradas de tránsito registrados.

continued on next page

continued...

77036[15] y 77092[16] deben tener especial precaución, ya que estas zonas registraron el mayor número de llamadas a ICE derivadas de paradas de tránsito. Aunque la mayoría de estas llamadas no resultaron en una detención por parte de ICE, su impacto es significativo. Según los informes policiales revisados, el hecho de que un agente de ICE no acudiera al lugar de los hechos no impidió que el HPD compartiera información identificativa con ICE agencia para una futura acción de control migratorio. En dos ocasiones, agentes del HPD trasladaron personalmente a los conductores, recorriendo varios kilómetros desde el lugar de la parada de tránsito hasta el sitio donde ICE asumiría su custodia.[17] Resulta evidente que, ahora más que nunca, una simple interacción con las fuerzas del orden puede derivar en una separación familiar permanente.

III. METODOLOGÍA

Para este informe, examinamos datos procedentes de los registros de tránsito del HPD correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2025, obtenidos mediante solicitudes bajo la Ley de Acceso a la Información Pública (PIA). Específicamente, solicitamos informes de infracciones, resúmenes de detenciones, resúmenes de casos, e informes de incidentes con narrativas complementarias para todos aquellos registros etiquetados como "consulta migratoria".[18] Esto dio como resultado 148 registros. Varios de los informes incluidos en este análisis no estaban claramente identificados como incidentes de tránsito; decidimos incluir la mayoría de ellos, en parte debido a las divisiones pertinentes del HPD que intervinieron en dichos incidentes. Dado nuestro enfoque en los incidentes de tránsito, también excluimos un número muy reducido de informes que no guardaban relación con esta materia.

15 El 77036 es un código postal internacional del suroeste de Houston que abarca Chinatown, el distrito Mahatma Gandhi, y Sharpstown. El suroeste de Houston alberga a muchas familias migrantes o de estatus migratorio mixto.

16 El 77092 es un código postal de predominancia latina en el noroeste de Houston que incluye los vecindarios de Village of Oak Forest, Rosslyn, Yorkwood, Cole Creek Manor, Langwood, y Northwest Crossing.

17 Es importante señalar que, a pesar de que solo dos informes indicaban que el HPD trasladaba físicamente a conductores a instalaciones de ICE, el jefe del HPD, Díaz, y el alcalde Whitmire admitieron en una conferencia de prensa celebrada en marzo que esto ocurrió en realidad en 17 ocasiones.

18 Cabe señalar que algunos de los informes recibidos no estaban etiquetados como "consulta migratoria", pero el resumen del informe indi caba que se había producido un incidente relacionado con migración.

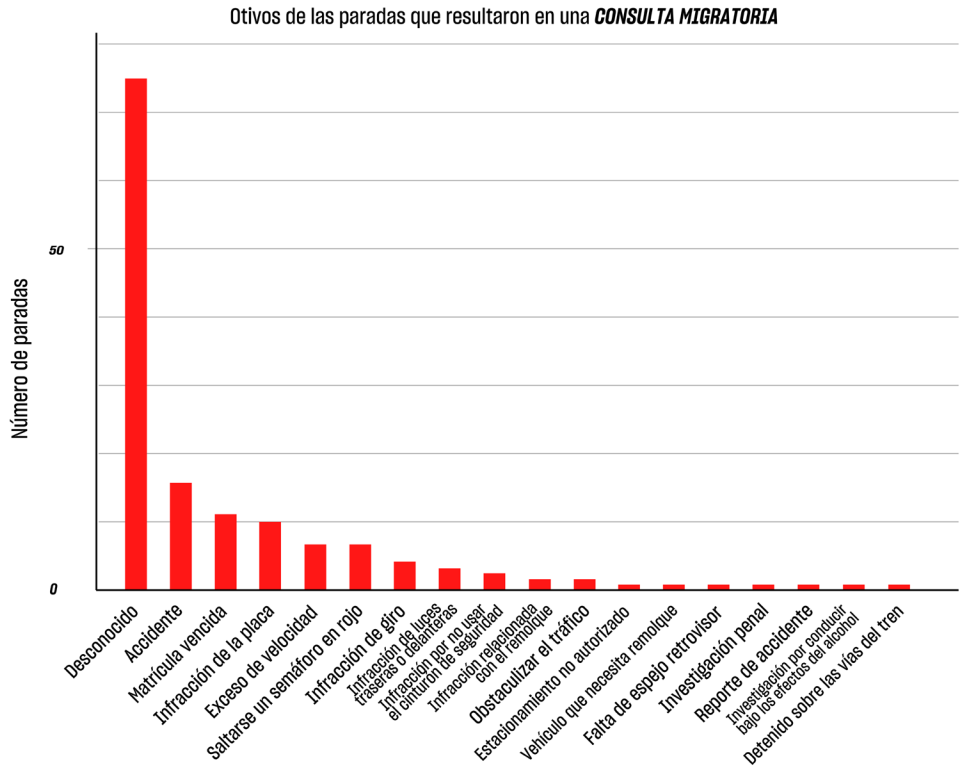
continued on next page

continued...

Estos informes ofrecen información valiosa para comprender la relación entre las paradas de tránsito y la colaboración del HPD con ICE, al tiempo que plantean interrogantes importantes y presentes sobre dicha relación. Clasificamos los datos de los informes para presentar estadísticas resumidas de diversas variables de interés, tales como: el tipo de infracción; el tipo de infracción en relación con las llamadas realizadas a ICE por los agentes del HPD; el motivo declarado de la parada de tránsito; y el código postal donde se efectuó la parada de tránsito y la posterior detención por parte de ICE. Los datos se presentan en formato tabular y gráfico para identificar tendencias significativas dentro de la información disponible.

En los hallazgos que se presentan a continuación, analizamos los tipos de infracciones, los motivos de las detenciones, y su correlación con las llamadas que los policías realizaron a ICE durante dichas intervenciones. Asimismo, examinamos la relación entre el lugar donde se efectuaron las paradas de tránsito y las posteriores detenciones por parte de ICE.

IV. HALLAZGOS

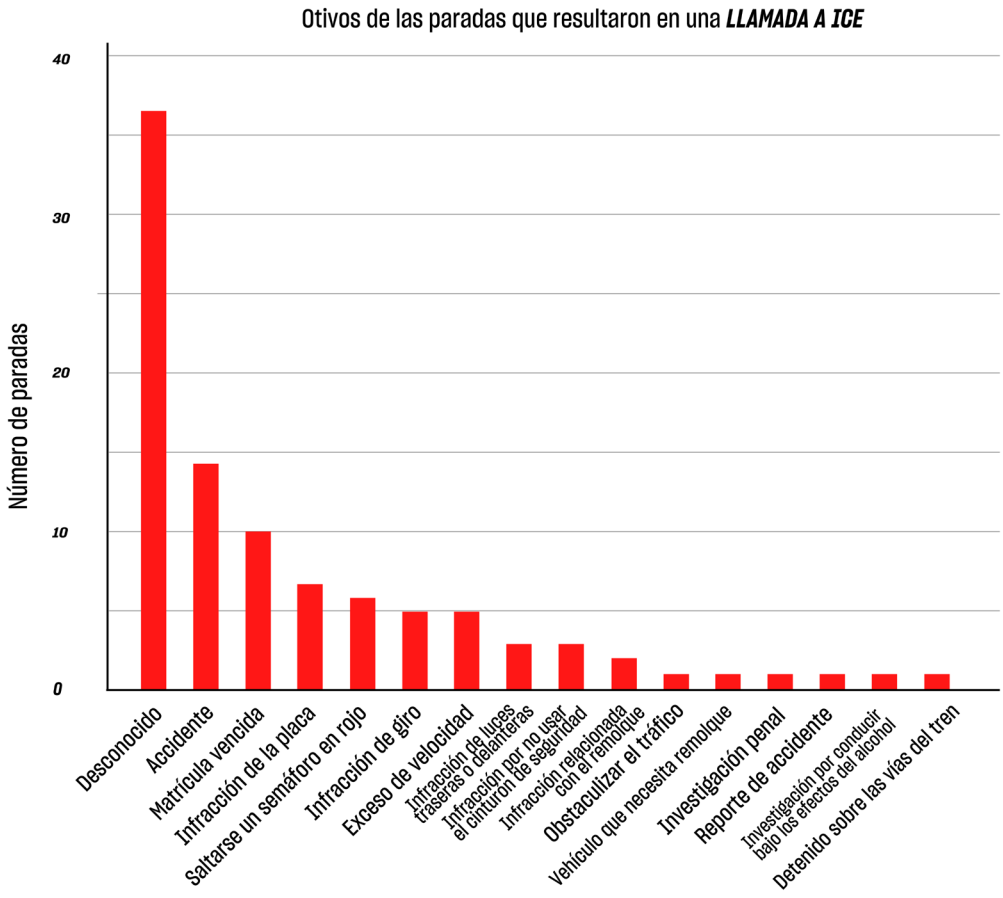


continued on next page

continued...

Tal como se indica en el resumen de los hallazgos, el problema principal detectado en esta área dentro de los 148 registros revisados, fue que el agente de turno no especificó el motivo por el cual detuvo el vehículo (n=74). Por otra parte, la causa de detención más frecuente estuvo relacionada con problemas de matrículas y placas (n=21); esto abarca matrículas vencidas (la mayoría de los casos), placas falsas o caducadas, y placas ausentes o colocadas de manera incorrecta. Los accidentes de tránsito constituyeron el tercer motivo más frecuente de detención (n=17), incluyendo tanto a conductores que habían participado en un accidente como a aquellos que alertaron a los agentes para informar sobre un accidente o solicitar asistencia.

Si bien rara vez derivaron en una detención por parte de ICE, la mayoría de estas intervenciones dieron lugar a que el agente de turno llamara a ICE. Más de la mitad de los casos clasificados como “desconocidos” (n=27) y casi la totalidad de los relacionados con accidentes (n=15), o con problemas de matrícula y placa (n=15) terminaron con una llamada a ICE.



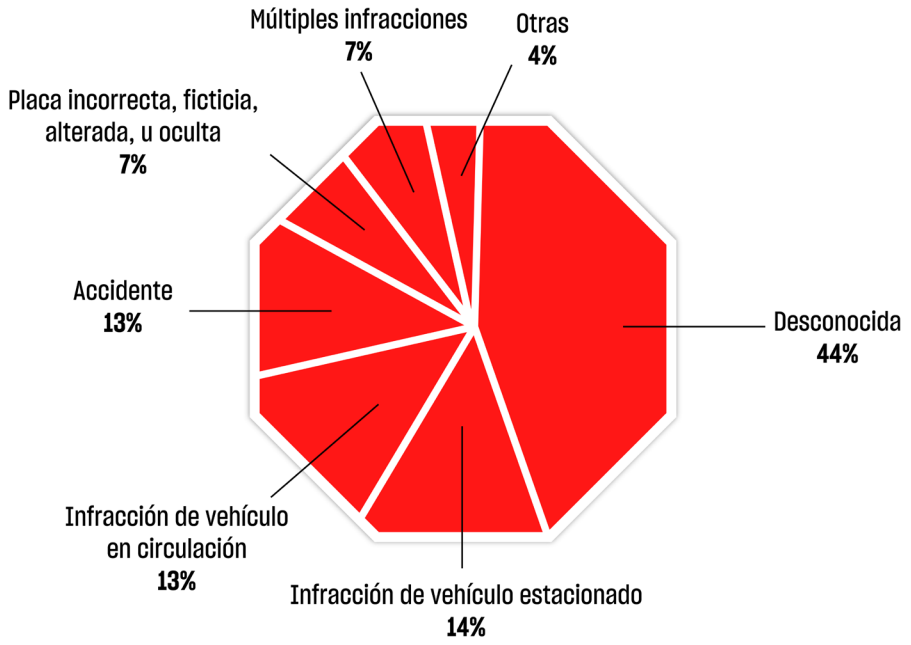
continued on next page

continued...

Como se ha señalado anteriormente, la duración de la parada de tránsito –periodo en el cual se llamaba a ICE y un agente de migración acudía o no al lugar para efectuar un arresto– no se documentó en aproximadamente el 95 % (n=142) de los registros. En los casos en que este dato sí figuraba en los informes, los agentes indicaban que los conductores permanecían retenidos entre una hora y una hora y media aproximadamente. En dos ocasiones, agentes del HPD accedieron a trasladar a los conductores a otros lugares para que se reunieran con el agente de ICE encargado de la detención.[19] Cabe destacar asimismo que, si bien los datos recibidos y examinados solo documentaban dos traslados de conductores entre el Departamento de Policía de Houston y ICE, el HPD reconoció en una conferencia de prensa que se habían producido traslados adicionales.

Infracciones

Al igual que ocurría con los motivos declarados de las paradas de tránsito, en los 148 registros de tránsito que examinamos, el 44 % no especificaba ninguna infracción concreta (n=66). A lo largo del año, la frecuencia de estas infracciones "desconocidas" en los informes aumentó, registrándose un incremento notable en agosto de 2025. Otros datos que faltaban frecuentemente en los informes y cuya ausencia también aumentaron



19 La duración de estos traslados no estaba clara en los informes, pero, a juzgar por datos más recientes, parece que los tiempos de espera fueron considerables. Según un informe del Texas Tribune de julio de 2026, que analizaba un informe trimestral de migración con datos de abril a julio de 2026, más de la mitad de los encuentros en los que intervinieron agentes del HPD y de ICE conllevaron un tiempo de espera aproximado de 39 minutos.

continued on next page

continued...

durante el año, eran si se había emitido una multa al finalizar la intervención y los motivos alegados para una orden de ICE. Con frecuencia, ninguno de estos aspectos figuraba en los informes o, en el caso de los detalles sobre la orden, la información aportada resultaba imprecisa (por ejemplo, se utilizaba un lenguaje sencillo e impreciso, como "coincidencia con ICE", para identificar la "orden"). Esto pone de relieve una preocupación importante: los datos sobre dichas intervenciones, que deberían ser fácilmente accesibles en estos informes, no están disponibles o resultan engañosos. Esta situación podría sugerir que la información falta porque las paradas de tránsito fueron realizadas bajo pretextos.

Los siguientes tipos de infracciones más frecuentes en este conjunto de datos fueron las infracciones de vehículo estacionado (n=21), las infracciones en circulación (n=19) y los accidentes (n=17). Las infracciones de vehículo estacionado más frecuentes estaban relacionadas con las matrículas o placas, mientras que las infracciones en circulación más frecuentes fueron el exceso de velocidad y no respetar los semáforos en rojo. La mayoría de las infracciones, tanto en circulación como de vehículo estacionado, y de los accidentes motivaron que el agente de turno contactara a ICE.

Ubicación

La prevalencia de paradas de tránsito, llamadas a ICE, y posteriores arrestos en determinados códigos postales indican otro patrón significativo. En 2025, dos códigos postales del condado de Harris registraron un número considerablemente mayor de paradas de tránsito motivadas por consultas migratoria en comparación con otros códigos postales incluidos en los informes. Del total de paradas, el 10 % (n=15) tuvo lugar en el código postal 77036, y el 7 % (n=10) ocurrió en el código postal 77092. De un total de 148 paradas, se registraron 98 llamadas a ICE realizadas durante el transcurso de una parada de tránsito, independientemente del motivo de la misma.[20]De esas 98 llamadas, el 13 % (n=13) se realizaron desde el código postal

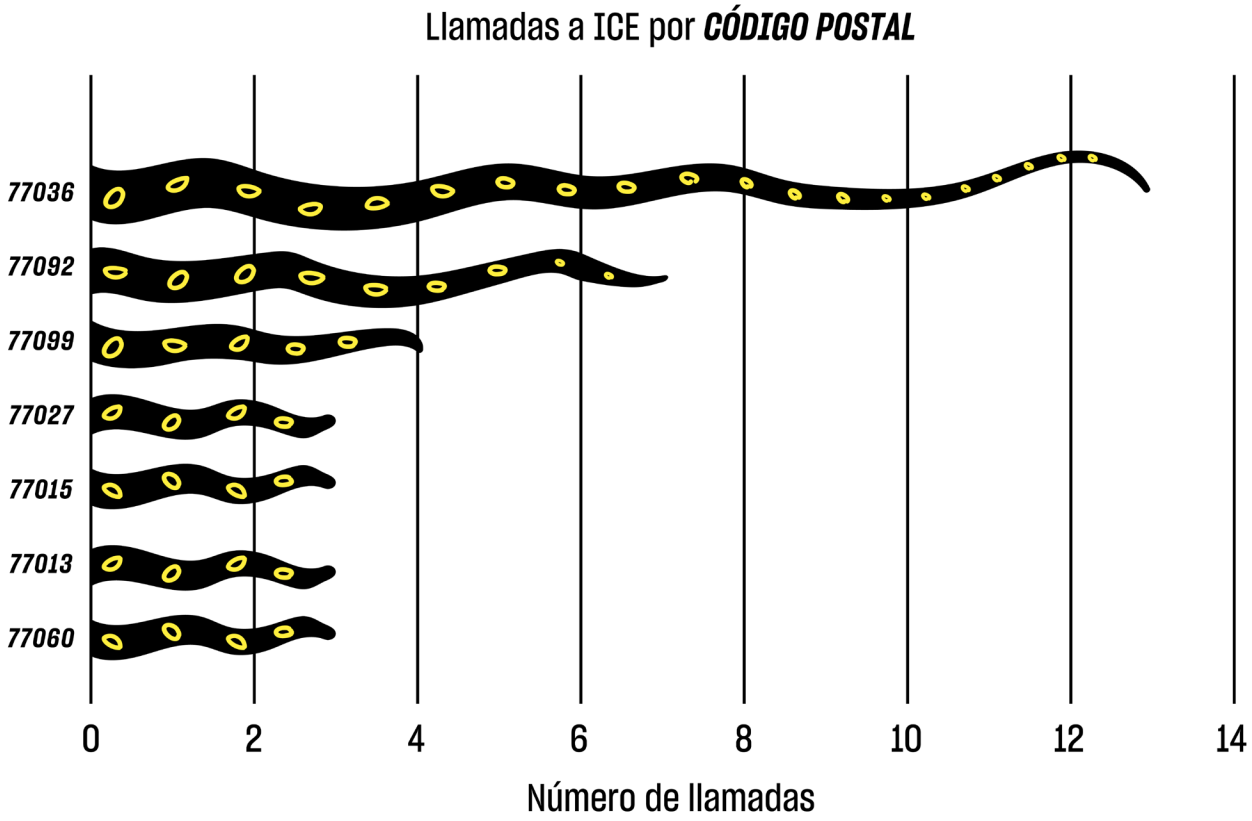
20 Cabe recordar que, si bien estos informes documentan oficialmente que solo 98 de las 148 paradas de tránsito resultaron en una llamada a ICE, en la gran mayoría (48) de los casos restantes no se registró si se había llamada o no a ICE. Esa información importante estaba ausente en dichos informes.

continued on next page

continued...

77036, y el 7 % (n=7) desde el código postal 77092. El 45 % del total de llamadas (n=44) resultó en un arresto por parte de ICE; de estos arrestos el 18 % (n=8) se produjo en un único código postal: el 77036.

Es importante destacar que la población de estos códigos postales es mayoritariamente latina: representando el 67 % de la población en el 77036 y el 63 % en el 77092. Además, más de la mitad de los habitantes del 77036 y un tercio de los del 77092 se identifican como migrantes, mientras que el código postal 77036 alberga a la histórica comunidad migrante de Sharpstown, uno de los vecindarios más diversos de todo Houston.[21] En vista de ello, la notable sobrerrepresentación de estos códigos postales específicos en las paradas de tránsito y llamadas a ICE notificadas sugiere que se está señalando deliberadamente a comunidades compuestas mayoritariamente por migrantes.



21 Basado en los datos demográficos de la ciudad de Houston para 2026, disponibles en el sitio web de *Houston State of Health*: https://www.houstonstateofhealth.com/?module=demographicdata&controller=index&action=index&id=38566&sectionId=930; https://kinder.rice.edu/urbanedge/what-evolution-two-frank-sharp-developments-says-about-houston

continued on next page

continued...

V. RECOMENDACIONES DE POLÍTICAS

Durante años, Texas ha criminalizado la migración y ha hecho cada vez más difícil que las personas indocumentadas y las familias de estatus migratorio mixto vivan con dignidad. Si bien el panorama puede resultar desafiante, es importante seguir abogando por soluciones de políticas que impulsen el bienestar de las comunidades migrantes. Nuestras recomendaciones incluyen:

- Promover políticas que impulsen a los representantes estatales a replantear la seguridad pública mediante la modificación de leyes y políticas, como el requisito para los trámites de registro de vehículos.

A partir del 5 de marzo de 2026, los conductores de Texas que deseen registrar su vehículo por primera vez deberán presentar pruebas de un documento de identidad válido y de su estatus legal en los Estados Unidos. El 1 de enero de 2027, esta política entrará en vigor para las renovaciones de registros. Políticas como esta, aunque se aprueban bajo el pretexto de ayudar a la comunidad en general y promover la seguridad pública, en la práctica reducen la seguridad de todos. Como consecuencia de esta política, los conductores se ven prácticamente obligados a utilizar sus vehículos sin el registro adecuado. Asimismo, esta política contribuirá a criminalizar a determinadas comunidades por no tener acceso a un documento de identidad válido. Si bien a primera vista la política se presenta como algo beneficioso para la comunidad, es importante analizar cómo puede afectar a distintos grupos y socavar su propio propósito declarado.

- Continuar abogando por un mayor acceso a asistencia legal.

Debido al aumento de las medidas de control migratorio tanto en el estado como en todo el país, cada vez más miembros de la comunidad se enfrentan a una separación familiar permanente tras interacciones rutinarias con las fuerzas del orden. Paralelamente, estamos presenciando una disminución en el acceso a servicios legales gratuitos para las comunidades migrantes. En el año fiscal 2025, los

continued on next page

continued...

habitantes del condado de Harris que contaban con representación legal en materia migratoria tenían más de ocho veces más probabilidades de ganar sus casos que aquellos que debían defenderse por sí mismos. Lamentablemente, más del 60 por ciento de los habitantes del condado de Harris con casos pendientes ante el tribunal de migración carecen de abogado. En noviembre de 2025, el fiscal general de Texas, Ken Paxton, demandó al condado de Harris por destinar $1.3 millones de dólares a brindar asistencia migratoria a los miembros de la comunidad a través del Fondo de Servicios Legales para Migrantes (ILSF, por sus siglas en inglés). El ILSF se creó originalmente en 2020 para facilitar el acceso a representación legal en procesos de defensa contra la deportación para los habitantes del condado de Harris. Si bien la Constitución garantiza a todas las personas, independientemente de su estatus migratorio, el derecho a contar con un abogado, no se proporcionan abogados gratuitos para los casos de migración. El ILSF buscaba cerrar esta brecha y ofrecer representación gratuita a los miembros de la comunidad que se enfrentaban a una separación familiar permanente. En junio de 2026, la Corte Suprema de Texas bloqueó temporalmente la financiación del ILSF, lo que ha tenido efectos considerablemente perjudiciales para nuestra comunidad. Promover medidas que beneficien no solo a las personas migrantes, sino también a sus familias, constituye un enfoque más integral para cuidar a los miembros de nuestra comunidad y ayudarles a combatir las injusticias que enfrentan.

- Poner fin a las paradas de tránsito no relacionadas con la seguridad vial.

Las paradas de tránsito no relacionadas con la seguridad vial o las infracciones de vehículo estacionado, son aquellas que no responden a preocupaciones de seguridad pública, tal como el exceso de velocidad. Se trata de infracciones menores del vehículo, tales como una luz trasera rota, el registro vencido, vidrios tintados oscuros, u objetos colgando del espejo retrovisor. Nuestro análisis de datos demostró que, en 2025, los conductores latinos en códigos postales específicos fueron objeto de medidas de control migratorio por parte del Departamento de Policía de Houston

continued on next page

continued...

(HPD) de manera desproporcionada. Estos resultados coinciden con la práctica del HPD de centrarse desproporcionadamente en conductores afrodescendiente y de otras minorías raciales. En 2025, el HPD realizó un total de 294,718 paradas de tránsito; de ellas, 102,000 no estaban relacionadas con la seguridad vial. Los conductores negros representaron la mayoría de las paradas (105,000), seguidos por los conductores latinos (91,000). Esto significa que, en la ciudad de Houston, existe una alta probabilidad de que una simple interacción con las fuerzas del orden derive en una separación familiar. El sistema de control migratorio a menudo replica tácticas empleadas durante siglos por el sistema penal contra las comunidades negras. No sorprende que la policía local utilice paradas basadas en pretextos para promover la agenda de control migratorio de la administración Trump. Al poner fin a la práctica de realizar paradas de tránsito no relacionadas con la seguridad vial, se reduce la probabilidad de que las interacciones cotidianas con agentes de policía terminen en separación familiar, violencia, o muerte.

- Revisar la ordenanza migratoria de Houston y las ordenanzas de colaboración policial en todo Texas para garantizar que los departamentos de policía cumplan con las leyes estatales, sin llevar a cabo labores de control migratorio que excedan lo exigido por la ley.

Si bien poner fin a las paradas de tránsito no relacionadas con la seguridad vial afecta a un amplio sector de la comunidad, un análisis de los datos del HPD de 2025 reveló que el departamento también solicitaba la intervención de ICE ante infracciones de tránsito de vehículos en circulación (como exceso de velocidad o saltarse semáforos en rojo) y accidentes vehiculares. Por ello, es importante abogar también por la revisión de las ordenanzas locales, como la ordenanza migratoria de Houston, para garantizar que los departamentos de policía, incluido el Departamento de Policía de Houston (HPD), no se involucren con ICE más allá de lo estrictamente exigido por la ley. La administración Trump ha hecho todo lo posible para asegurar que el Departamento de Seguridad Nacional (DHS) y, por ende, ICE, cuenten con

continued on next page

continued...

los recursos necesarios para llevar a cabo su agenda de deportaciones masivas. Aunque ICE dispone de una financiación enorme, depende cada vez más de recursos locales para cumplir con su agenda de "expulsiones". La administración actual ha utilizado los acuerdos bajo el artículo 287(g) para garantizar que los departamentos de policía locales participen en acciones de control migratorio en todo el país.[22] Incluso sin acuerdos formales bajo el artículo 287(g), algunos estados han impuesto la colaboración con ICE mediante leyes estatales, como ocurre en Texas.[23] Durante años, los defensores de los derechos de personas migrantes han advertido que vincular a las fuerzas del orden locales con una agencia que actúa al margen de las normas, como ICE, puede conllevar a la muerte. En el verano de 2026, las fuerzas del orden ayudaron a ICE a obtener información que, en última instancia, condujo a la muerte del Sr. Lorenzo Salgado Araujo en Houston. Es necesario implementar políticas que protejan a los miembros de la comunidad frente a la violencia ejercida por el Estado. Abogar por una actualización de la ordenanza migratoria de Houston es un paso fundamental para evitar más actos de violencia.

- Abogar por la inversión en las comunidades y la desfinanciar las fuerzas del orden.

Como se ha mencionado anteriormente, no es necesario destinar recursos locales a apoyar a agencias como ICE, que han demostrado actuar de manera violenta y arbitraria. A raíz de una ley aprobada en Texas en 2021, los fondos asignados a las fuerzas del orden no pueden retirarse, ya que ello se consideraría una medida para "desfinanciar a la policía". Esto implica que, mientras se invierte más dinero en las fuerzas del orden, otros recursos y departamentos valiosos se quedarán sin financiación o sufrirán recortes presupuestarios, dado que los fondos asignados a la policía no pueden reasignarse. Por ello, resulta fundamental abogar con mayor

22 El programa bajo el artículo 287(g) permite que las agencias estatales y locales actúen como agentes de control migratorio. En el marco del programa bajo el artículo 287(g), ICE establece un acuerdo con una agencia estatal o local –generalmente la oficina del sheriff del condado que administra una cárcel local– mediante el cual se delegan facultades específicas de control migratorio a funcionarios designados de dicha agencia.

23 La ley SB 4 (2017) se utiliza a menudo para justificar la colaboración de la policía local con ICE. Si bien la SB 4 (2017) prohíbe establecer políticas que limiten la colaboración entre ICE y las fuerzas del orden locales, la ley no exige dicha colaboración.

continued on next page

continued...

fuerza por invertir en lo que nuestras comunidades realmente necesitan, como la preparación ante desastres, la educación, el acceso a la vivienda, y a la salud.

VI. UNA MIRADA AL 2026

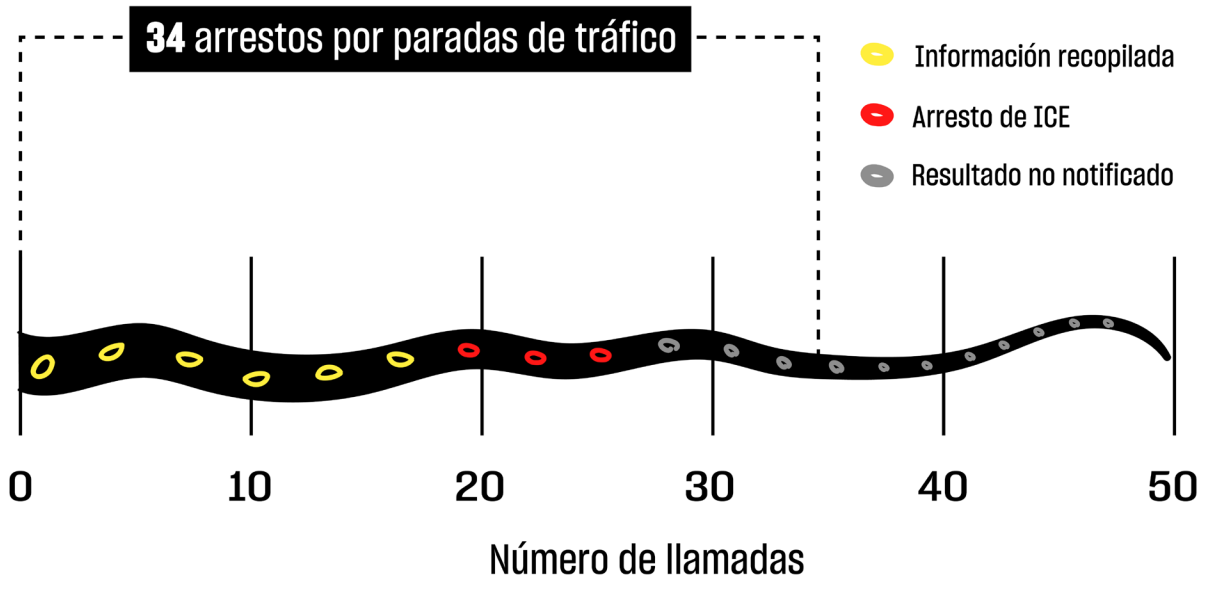
Gracias a un año de esfuerzos de incidencia comunitaria, los habitantes de Houston ahora pueden acceder a información pública sobre la cantidad de veces que el Departamento de Policía de Houston (HPD) contactó al Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE) durante intervenciones rutinarias. El primer informe se puso a disposición del público el 17 de julio de 2026 y abarca las llamadas del HPD a ICE realizadas entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2026. Para obtener una imagen más clara de cómo se llevaron a cabo las acciones de control migratorio en 2026, el ILRC presentó solicitudes bajo la Ley de Acceso a la Información Pública (PIA) para obtener datos sobre la colaboración entre el HPD y ICE correspondientes al periodo de enero a mayo de 2026. Al analizar los datos, observamos patrones de acciones similares a los registrados en 2025.

Entre enero y el 31 de marzo de 2026, el HPD llamó a ICE en 50 ocasiones. En los informes recibidos no se especificaba la raza ni el origen étnico de la persona detenida; sin embargo, en los pocos informes que sí incluían esta información, se indicaba que la persona era de origen latino. Los códigos postales 77036 y 77092 siguieron siendo los que registraron un mayor número de llamadas a ICE. De las 50 llamadas a ICE, 34 se originaron a raíz de paradas de tránsito. La mayoría de las infracciones de tránsito correspondían a infracciones de vehículos en circulación. De estas 50 llamadas, 4 derivaron en arrestos por parte de ICE; en 17 casos las personas fueron puestas en libertad, aunque es probable que ICE recopilara sus datos para futuras acciones de control migratorio; y, en cuanto al resto, no se proporcionó información sobre si las llamadas a ICE culminaron en un arresto. La duración media de la retención asociada a estas 50 llamadas fue de unos 113 minutos, es decir, aproximadamente 1 hora y 53 minutos.

continued on next page

continued...

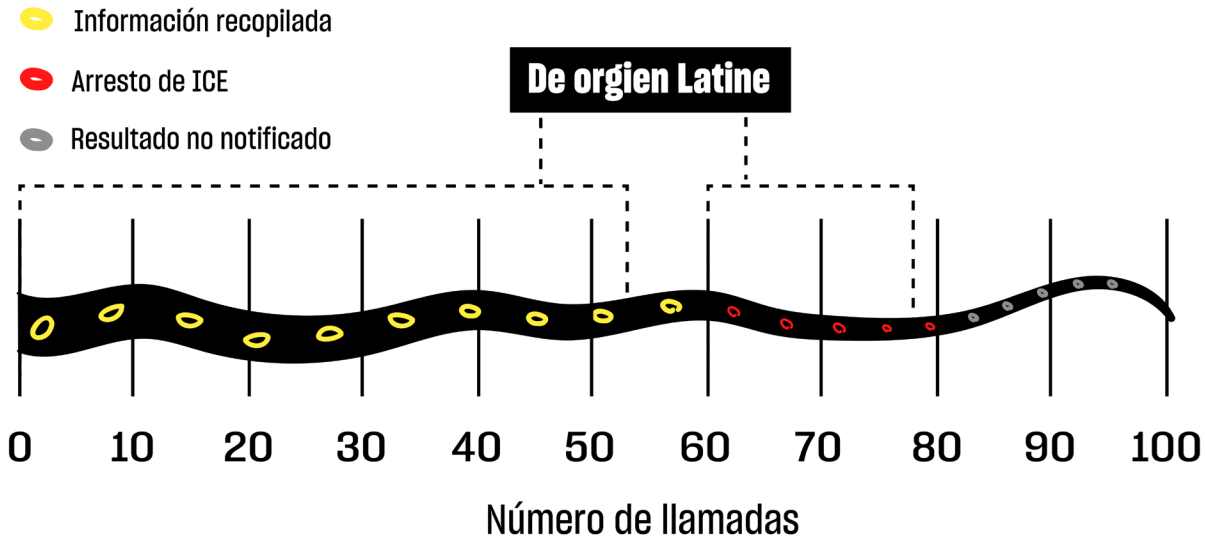
Al analizar los datos del HPD disponibles en el primer informe publicado el 17 de julio de 2026, se observa que, entre abril y junio de 2026, el HPD llamó a ICE un total de 103 veces. De estas llamadas, 59 personas fueron puestas en libertad; esto significa que ICE no acudió al lugar para efectuar un arresto, aunque probablemente recopiló su información para una posible acción de control migratorio posterior. 52 de las 59 personas liberadas eran de origen latino. De las 103 llamadas, 19 resultaron en arrestos por parte de ICE; 18 de los 19 detenidos por ICE eran de origen latino. Los códigos postales con mayor número de llamadas a ICE fueron: 77036 (9 llamadas), 77074 (8 llamadas), 77022 (5 llamadas), 77080 (5 llamadas) y 77092 (5 llamadas). Los códigos postales 77036 y 77092 registraron la mayor cantidad de llamadas a ICE en 2025 y se mantuvieron entre los más altos en 2026, encabezando la lista el código 77036. Si bien 46 llamadas a ICE se originaron a raíz de paradas de tránsito, se requiere más información para determinar si la infracción fue de un vehículo en circulación o estacionado. Otras 17 llamadas a ICE se debieron a accidentes; hace falta más información para determinar si las personas sobre las que el HPD llamó a ICE fueron las mismas que habían solicitado ayuda al HPD a causa del accidente. Aunque la duración promedio de las 103 llamadas fue de unos 39 minutos, el tiempo máximo que un conductor permaneció detenido fue de casi 2 horas.



continued on next page

continued...

Los datos revisados correspondientes a 2026 demuestran que la persistente falta de atención a las necesidades de los miembros de la comunidad da lugar a políticas que no protegen en absoluto a los habitantes vulnerables de Houston. Entre enero y el 30 de junio de 2026, se ha llamado a ICE en 153 ocasiones, superando así el número total de llamadas a dicha agencia registradas en 2025. Tan solo entre abril y junio, se llamó a ICE 103 veces, lo que evidencia que la versión actual de la ordenanza de Houston redactada por el alcalde Whitmire y el gobernador Abbott no ofrece una mayor protección a los conductores de la ciudad que la normativa anterior. De hecho, parece estar incentivando a más agentes del HPD a utilizar sus recursos para desempeñar funciones propias del gobierno federal. La ordenanza impulsada por el alcalde Whitmire y el gobernador Abbott perjudica a los habitantes de Houston.



VII. CONCLUSIÓN

Durante el último año, los habitantes de Houston han vivido en carne propia cómo una simple interacción con las fuerzas del orden puede derivar en la separación de familias. Si bien la mayoría de las llamadas a ICE en 2025 no terminaron con ICE arrestando al conductor, esto no impidió que la agencia recopilara información identificativa para posibles detenciones futuras. A pesar de la labor de incidencia

continued on next page

continued...

liderada por Houston Leads y otras organizaciones aliadas en 2025 y 2026, la interferencia estatal sumada a la disposición de los funcionarios electos locales a ceder, resultó en una ordenanza débil para la ciudad. Estamos maximizando los informes públicos que, al menos, permiten a los habitantes de Houston visualizar qué parte de nuestros recursos locales se destina a cumplir con las encomiendas de ICE. Esperamos que, algún día, estos datos sirvan para exigir responsabilidades al Departamento de Policía de Houston (HPD) y a los funcionarios electos por participar voluntariamente en la separación de familias y la destrucción de nuestra comunidad. El primer informe de transparencia que el HPD envió a los miembros del Concejo en julio de 2026 revela una realidad sombría: el exceso de vigilancia policial y el uso de perfiles raciales continúan presentes con tasas más elevadas que en 2025. El Centro de Recursos Legales para Migrantes (ILRC) seguirá monitoreando la situación y solicitando datos adicionales para evaluar el impacto de esta política en los habitantes de Houston.