

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE U OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN EXHORTA A LA FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA A INVESTIGAR CON EXHAUSTIVIDAD E IMPARCIALIDAD EL DESCARRILAMIENTO DEL TREN INTEROCEÁNICO, ASÍ COMO A HACER PÚBLICOS LOS DICTÁMENES PERICIALES DE LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE, PRESENTADO POR EL DIPUTADO GIBRÁN RAMÍREZ REYES Y SUSCRITO POR EL DIPUTADO JUAN IGNACIO ZAVALA GUTIÉRREZ.

El que presenta, Gibrán Ramírez Reyes y el suscrito Juan Ignacio Zavala Gutiérrez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, realiza las siguientes

Consideraciones

Primera. El domingo 28 de diciembre de 2025 se registró un grave accidente ferroviario en la Línea Z del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, a la altura de la localidad de Nizanda, en el estado de Oaxaca. Un tren de pasajeros que transportaba aproximadamente a 250 personas descarriló cuando la locomotora principal salió de la vía, provocando que la segunda máquina y los cuatro vagones

que integraban el convoy fueran arrastrados fuera del trazo ferroviario. Como consecuencia, uno de los vagones cayó por un barranco de aproximadamente seis metros de profundidad y otro quedó en condición semisuspendida, generando un saldo de catorce personas fallecidas y cerca de un centenar de personas lesionadas, varias de ellas en estado grave¹.

El tren siniestrado cubría la ruta Salina Cruz–Coatzacoalcos, eje central de la Línea Z, infraestructura propiedad del Estado mexicano e integrante del proyecto estratégico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, concebido como una de las principales apuestas para la reactivación ferroviaria del sur del país y para la conexión logística entre el océano Pacífico y el golfo de México, con fines de transporte de pasajeros y turísticos.

Este hecho reviste especial gravedad al tratarse del sexto incidente relevante registrado en esta red ferroviaria en apenas dos años de operación, siendo el primero con consecuencias fatales². Cabe recordar que el pasado 20 de diciembre de 2025, un convoy de la Línea FA, que cubría la ruta Coatzacoalcos–Pakal-Na, en el estado de Chiapas, colisionó con una pipa que intentó ganarle el paso; si bien en ese caso no se reportaron personas fallecidas ni lesionadas, viajaban a bordo 148

¹ Carlos Carabaña, “El descarrilamiento del Tren Interoceánico es el sexto incidente en dos años de los nuevos trenes de los gobiernos de Morena,” EL PAÍS México, 29 de diciembre de 2025,

<https://elpais.com/mexico/2025-12-29/el-descarrilamiento-del-tren-interoceanico-es-el-sexto-incidente-en-dos-anos-de-los-nuevos-trenes-de-los-gobiernos-de-morena.html>

² Ibid.

pasajeros, lo que evidencia riesgos persistentes en la operación y seguridad de estas vías³.

La reiteración de estos acontecimientos obliga a una revisión exhaustiva de las condiciones técnicas, operativas y de seguridad del proyecto, así como al esclarecimiento público y riguroso de los hechos, a fin de deslindar responsabilidades y garantizar la protección de la vida y la integridad de las personas usuarias del servicio ferroviario.

Segunda. Durante el periodo comprendido entre 2019 y 2023, la Auditoría Superior de la Federación (ASF), en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales de fiscalización superior del gasto público, documentó de manera reiterada diversas irregularidades en la planeación, ejecución y supervisión de las obras ferroviarias del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, particularmente aquellas a cargo de la Secretaría de Marina. Al menos cinco informes de auditoría dan cuenta de deficiencias sustantivas en el diseño del proyecto, errores aritméticos en la determinación de precios de materiales, así como una insuficiente supervisión de los trabajos, observándose además la

³ Sonia Corona, “Al menos 13 muertos al descarrilar el Tren Interoceánico en Oaxaca,” EL PAÍS México, 29 de diciembre de 2025, <https://elpais.com/mexico/2025-12-29/el-tren-interoceanico-descarrila-en-oaxaca-hay-muertos-y-heridos.htm>

reincidencia de fallas previamente señaladas, lo que evidencia la omisión de acciones correctivas oportunas⁴.

De acuerdo con la auditoría número 129 correspondiente a la Cuenta Pública 2024, se identificaron irregularidades en al menos tres contratos relacionados con la renta de maquinaria, la adquisición de rieles y la contratación de personal, correspondientes a trabajos realizados entre 2019 y 2024. En dichos contratos se detectaron inconsistencias en precios unitarios, pagos en exceso y la ausencia de documentación idónea que acredite la correcta ejecución de las labores. Si bien la empresa estatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. presentó reportes y material fotográfico para justificar los gastos, la ASF concluyó que estos carecen de elementos técnicos indispensables, como georreferenciación, que permitan verificar el uso efectivo del equipo y del personal en los tramos reportados⁵.

El informe precisa montos observados por 17.6 millones de pesos derivados de inconsistencias en precios, 8.5 millones por pagos indebidos y 2.6 millones por la adquisición de rieles cuya cotización no corresponde con el material finalmente instalado. Los trabajos auditados se localizan en el tramo comprendido entre los

⁴ Zedryk Raziél, “La Auditoría señaló durante cinco años la impericia de la Marina en la construcción del Tren Interoceánico,” *EL PAÍS México*, 31 de diciembre de 2025, <https://elpais.com/mexico/2025-12-31/la-auditoria-senalo-durante-cinco-anos-la-impericia-de-la-marina-en-la-construccion-del-tren-interoceanico.html>

⁵ Contrarréplica. “Auditoría federal detecta irregularidades millonarias en obras del Tren Interoceánico,” *ContraRéplica Puebla*, 2 de enero de 2026, <https://puebla.contrareplica.mx/nota-Auditoria-federal-detecta-irregularidades-millonarias-en-obras-del-Tren-Interoceanico20262147>

kilómetros Z 186 + 100 y Z 242 + 000, entre Mogoñé y La Mata, Oaxaca, área donde el 28 de diciembre de 2025 ocurrió el descarrilamiento mencionado anteriormente⁶.

Adicionalmente, en la Cuenta Pública 2023 la ASF presumió daños al erario por más de 33 millones 306 mil pesos, y destacó como anomalía grave la colocación de rieles de menor grosor al contratado, contraviniendo normas ferroviarias esenciales para la seguridad de la infraestructura, lo que por sí solo representa un probable daño patrimonial superior a 2 millones 658 mil pesos⁷.

Tercera. A partir de los reportes periodísticos disponibles, emergen irregularidades de carácter político, administrativo y técnico que han rodeado la construcción y operación del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como presuntas prácticas de corrupción que involucran a operadores cercanos al poder político.

Uno de los ejes de las irregularidades se centra en la adjudicación y operación de contratos relacionados con el suministro de balasto, un material esencial para la

⁶ Ibid.

⁷ Silvia Otero y Viridiana Castillo, “Auditoría Superior de la Federación detecta irregularidades millonarias en Línea Z del Tren Interoceánico,” TV Azteca Noticias, 29 de diciembre de 2025, <https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/tren-interoceanico-asf-detecta-irregularidades-por-mas-33-mdp-en-linea-z/>

estabilidad de las vías férreas. Según investigaciones publicadas por *Etcétera*⁸ y *Latinus*⁹, audios y documentos muestran que Amílcar Olán, un empresario vinculado familiar y políticamente con Andrés López Beltrán y Gonzalo López Beltrán, obtuvo contratos por millones de pesos para suministrar balasto para la rehabilitación de líneas del Tren Interoceánico.

La evidencia sugiere que Olán actuó para beneficiar a empresas como Grupo INDI, en la venta, transporte y trituración de balasto. En los audios, se escucha a Olán y a otros operadores establecer precios de balasto y negociar términos contractuales sin mecanismos de competencia pública o supervisión técnica independiente.

Otra irregularidad señalada en grabaciones es el uso de lazos personales y promesas de acceso a recursos naturales, como minas en Oaxaca, para facilitar la participación empresarial en la obra ferroviaria. Un audio difundido en 2024 revela que se le habría ofrecido a Olán la explotación de minas de balasto en territorio oaxaqueño para su negocio, vinculando directamente intereses políticos con beneficios económicos en la infraestructura pública¹⁰.

⁸ Revista Etcétera, “Nuevos audios y documentos revelan cómo operaron Amílcar Olán y los hijos de AMLO en el Tren Interoceánico,” etcétera, 2 de enero de 2026, <https://etcetera.com.mx/nacional/nuevos-audios-documentos-revelan-como-operaron-amilcar-olan-hijos-de-amlo/>

⁹ Mario Gutiérrez Vega, “‘El Clan’: nuevos audios y documentos revelan cómo operaron los hijos de AMLO en el Tren Interoceánico,” Latinus, 2 de enero de 2026, <https://latinus.us/mexico/2026/1/2/el-clan-nuevos-audios-documentos-revelan-como-operaron-los-hijos-de-amlo-en-el-tren-interoceanico-160796.html>.

¹⁰ Eduardo Buendía, “Nuevo audio: Amílcar Olán afirma que hijo de AMLO le prometió unas minas en Oaxaca,” Contralacorrupción.mx, 4 de abril de 2024, <https://contralacorrupcion.mx/nuevo-audio-amilcar-olan-afirma-que-hijo-de-amlo-le-prometio-unas-minas-en-oaxaca/>

Estos hallazgos periodísticos también apuntan a una operación privilegiada de la banca pública, ya que Olán recibió asesoría de Nacional Financiera para acceder a programas gubernamentales de apoyo empresarial, lo que podría haber facilitado su competitividad frente a proveedores independientes y generó ventajas económicas no transparentes dentro del proyecto ferroviario¹¹.

Cuarta. Diversas investigaciones periodísticas y pronunciamientos de organismos nacionales e internacionales han documentado que la construcción y validación social del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se apoyó en procesos de consulta caracterizados por graves irregularidades. De acuerdo con un reportaje de *El Universal*¹², las asambleas comunitarias realizadas a partir de 2019 para avalar el proyecto se realizaron, en múltiples casos, con escasa o nula participación de las comunidades, registros incompletos y actas con firmas repetidas, inexistentes o incluso correspondientes a personas fallecidas, lo que pone en entredicho la autenticidad del consentimiento otorgado.

A ello se suma la observación realizada por la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ONU-DH)¹³,

¹¹ Mario Gutiérrez, op. cit.

¹² Alejandra Crail, “Asambleas vacías y firmas falsas: así avalaron el Corredor Interoceánico,” *El Universal Interactivos*, 23 de septiembre de 2024, <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-asi-lo-avalaron/>.

¹³ Neldy San Martín y Guadalupe Fuentes, “Hugo Aguilar: de consultas indígenas cuestionadas al respaldo de Sheinbaum, su camino hacia la presidencia de la Corte,” *Animal Político*, 1 de septiembre de 2025, <https://animalpolitico.com/elecciones-judiciales-2025/federales/hugo-aguilar-ortiz-ministro-corte-consultas-indigenas>.

que participó como observadora en asambleas regionales informativas celebradas en noviembre y diciembre de 2019. Dicho organismo señaló que la información presentada a las comunidades indígenas se concentró exclusivamente en los presuntos beneficios del proyecto, omitiendo de manera sistemática los impactos negativos ambientales, sociales y territoriales, lo que imposibilitó un consentimiento libre, previo e informado, máxime cuando en ese momento aún no existían estudios de impacto ambiental.

Asimismo, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) denunció¹⁴ que el proyecto avanzó sin cumplir plenamente con las obligaciones legales en materia ambiental y de derechos humanos, y alertó sobre riesgos de despojo territorial, afectaciones ecológicas y el uso de consultas deficientes como instrumento para legitimar decisiones previamente tomadas.

Quinta. A lo largo de la implementación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, la imposición del megaproyecto ha estado acompañada de dinámicas de despojo territorial y violencia estructural que han marcado profundamente a las comunidades afectadas. Otra investigación de *El Universal* documenta que la especulación inmobiliaria y disputas históricas por la tierra que han intensificado delitos como amenazas, despojo, lesiones y extorsión en las zonas rurales del

¹⁴ Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), “Comunicado de denuncia sobre el proyecto del Corredor Interoceánico,” 4 de junio de 2020, Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), <https://cemda.org.mx/comunicado-de-denuncia-sobre-el-proyecto-del-corredor-interoceanico/>.

Istmo, donde pobladores se encuentran en constante lucha para recuperar tierras que han sido expropiadas o despojadas para ofrecerlas a nuevas industrias vinculadas al corredor¹⁵.

Este proceso de despojo no se limita a dinámicas económicas o de mercado, sino que ha tenido expresiones directas de violencia física y represión contra la resistencia comunitaria. El 29 de abril de 2023, de acuerdo con *La Jornada*, campesinos indígenas mixes que mantenían un plantón de bloqueo en el tramo Guichicovi–Mogoñe Viejo para protestar por los daños causados a sus tierras fueron desalojados por fuerzas combinadas de la Guardia Nacional, la Secretaría de Marina y policías estatales, en un operativo que organismos de derechos humanos denunciaron como agresivo y represivo¹⁶. Según reporta el medio citado, los uniformados utilizaron equipo antimotines, realizaron detenciones arbitrarias y destruyeron el campamento tras casi 60 días de protesta pacífica, hechos que comunidades y organizaciones sociales interpretaron como una criminalización de la protesta y una estrategia estatal para facilitar la continuidad de las obras ferroviarias sin atender las demandas legítimas de las comunidades.

¹⁵ Alejandra Crail, “Corredor Interoceánico: Una historia de imposición, despojo y violencia,” *El Universal Interactivos*, 25 de septiembre de 2024, <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia>

¹⁶ Jorge A. Pérez Alfonso, Elio Henríquez y Sayda Chiñas, “Desalojan a campesinos que bloquean obras del tren transistmico en Oaxaca,” *La Jornada*, 29 de abril de 2023, <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/04/29/estados/desalojan-a-campesinos-que-bloquean-obras-del-tren-transistmico-en-oaxaca/>

El uso de coerción estatal para disolver manifestaciones ha sido acompañado por hostigamiento persistente en otras regiones. Grupos indígenas y organizaciones denuncian acoso continuo por parte de fuerzas armadas para proteger obras del proyecto, reflejando un patrón de violencia que busca desarticular la resistencia social¹⁷.

Sexta. El accidente se enmarca en un proceso de autocratización en el estado de Oaxaca¹⁸. Dicho estado enfrenta una profunda crisis de gobernabilidad caracterizada por la represión, la criminalización de la protesta, el uso discrecional de las instituciones y una red de nepotismo y compadrazgos en la administración pública estatal.

Todo lo anterior produce un entorno que facilita el despojo territorial y que reduce la capacidad de la sociedad civil y de organizaciones comunitarias para impugnar decisiones que afectan sus recursos y su vida cotidiana. La ausencia de rendición de cuentas y la persistencia de prácticas corruptas, junto con redes de poder político familiares y clientelares, prácticamente extinguen los mecanismos de participación democrática.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, “Punto de acuerdo para exhortar a la colegisladora a declarar la desaparición de poderes en el estado de Oaxaca,” presentado por el diputado Gibrán Ramírez Reyes, Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, *Gaceta Parlamentaria*, núm. 6772-III-6-1, 30 de abril de 2025, <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/66/2025/abr/20250430-III-6-1.pdf>

Este entramado de prácticas, que combina debilidad institucional, represión, corrupción y límites a los contrapesos democráticos, evidencia que los problemas del Tren Interoceánico no son casos aislados de mala gestión técnica o administrativa, sino síntomas de un proceso de autocratización regional que favorece la imposición de decisiones estratégicas sin deliberación ciudadana genuina, profundiza el despojo de territorios tradicionales y consolida estructuras de poder que dificultan la justicia y la transparencia.

Séptima. La presidenta Claudia Sheinbaum señaló de manera explícita que la investigación del caso debe conducirse con eficiencia técnica, responsabilidad institucional y apego a principios democráticos de transparencia y rendición de cuentas. En sus declaraciones públicas, subrayó que corresponde a la Fiscalía General de la República (FGR) realizar un dictamen técnico exhaustivo que permita identificar con claridad las causas del accidente y, a partir de ello, proceder al deslinde de responsabilidades conforme a derecho.

La presidenta enfatizó que la investigación debe iniciar con un análisis pericial riguroso que determine qué factores técnicos ocasionaron el siniestro y posteriormente definir si existen responsabilidades administrativas, civiles o

penales, así como citar a declarar a las personas que la Fiscalía considere pertinentes¹⁹.

Octava. Durante su proceso de designación para presidir la Fiscalía General de la República, Ernestina Godoy afirmó públicamente que haría suyo el decálogo propuesto por Movimiento Ciudadano como marco ético y operativo de su gestión. En particular, el punto número diez de dicho decálogo establece el compromiso de garantizar un acceso pleno, imparcial y efectivo a la justicia; eliminar la impunidad en todas sus formas; y lograr que las personas vuelvan a confiar en las fiscalías mediante la erradicación del uso faccioso de la justicia. Este compromiso implica conducir las investigaciones con rigor técnico, autonomía institucional y apego irrestricto al Estado de derecho²⁰.

Por lo arriba expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con:

¹⁹ Rolando Herrera y Erika Hernández, “FGR debe hacer una investigación responsable sobre Tren.-CSP,” *Reforma*, 30 de diciembre de 2025, <https://www.reforma.com/fgr-debe-hacer-una-investigacion-responsable-sobre-tren-csp/ar3128863>

²⁰ Elsa Maldonado, “Este es el decálogo con el que Ernestina Godoy aseguró el voto de Movimiento Ciudadano,” *Proceso*, 3 de diciembre de 2025, <https://www.proceso.com.mx/nacional/2025/12/3/este-es-el-decalogo-con-el-que-ernestina-godoy-aseguro-el-voto-de-movimiento-ciudadano-363996.html>.

Punto de Acuerdo de Urgente u Obvia Resolución

Único. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Fiscalía General de la República a que, en el ámbito de sus atribuciones constitucionales y legales, realice una investigación exhaustiva, imparcial y con rigor técnico sobre el descarrilamiento del tren de pasajeros ocurrido el 28 de diciembre de 2025 en la Línea Z del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec; haga públicos los dictámenes periciales que determinen las causas del accidente; deslinde de manera clara y transparente las responsabilidades administrativas, civiles y penales que correspondan, incluyendo aquellas relacionadas con la planeación, construcción, supervisión, asesoría y operación de la infraestructura ferroviaria; y garantice que dicho proceso se conduzca con apego a los principios de legalidad, autonomía, rendición de cuentas y acceso efectivo a la justicia, a fin de contribuir a la verdad, la reparación del daño a las víctimas y la recuperación de la confianza ciudadana en las instituciones de procuración de justicia.

Dado en el Salón de Sesiones de la Cámara de Diputados, sede la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a 7 de enero de 2026.

Atentamente



Dip. Gibrán Ramírez Reyes

Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

LXVI Legislatura



Dip. Juan Ignacio Zavala Gutiérrez

Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

LXVI Legislatura

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>