

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE EXPRESA SU SOLIDARIDAD CON LAS VÍCTIMAS DEL DESCARRILAMIENTO DEL TREN INTEROCEÁNICO EN EL ESTADO DE OAXACA Y EXIGE DE MANERA URGENTE LA COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE MARINA, ALMIRANTE RAYMUNDO PEDRO MORALES ÁNGELES; EL TITULAR DE LA ARTF, MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA; EL DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO “CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC”, VICEALMIRANTE OCTAVIO SÁNCHEZ GUILLÉN; Y EL DIRECTOR GENERAL DEL FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, S.A. DE C.V., CAPITÁN DE NAVÍO ALAN TARSICIO CRUZ SABA, PARA QUE INFORMEN SOBRE LAS CAUSAS DEL SINIESTRO Y LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD FERROVIARIA, SUSCRITA POR EL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ Y LOS SENADORES ALMA CAROLINA VIGGIANO AUSTRIA Y MANUEL AÑORVE BAÑOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI**

Quienes suscriben, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo de urgente resolución, al tenor de los siguientes

Considerandos

Al 29 de diciembre, la Secretaría de Marina confirmó que el descarrilamiento del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, ocurrido en la localidad de Nizanda, en el estado de Oaxaca, dejó un saldo de al menos 14 personas fallecidas y 100 personas lesionadas, algunas de ellas de gravedad. Este hecho se configura como uno de los hechos más graves y lamentables registrados en la operación de los proyectos ferroviarios impulsados tanto por la administración anterior como por la actual, evidenciando fallas profundas en los esquemas de planeación, supervisión y seguridad de una obra presentada como estratégica para el desarrollo nacional.<sup>1</sup>

De acuerdo con la información oficial proporcionada por la propia Secretaría de Marina, en el convoy viajaban alrededor de 250 personas, entre pasajeros y personal de tripulación, lo que dimensiona la magnitud de este lamentable hecho. El siniestro tuvo lugar en la denominada Línea Z, correspondiente al tramo ferroviario que conecta Salina Cruz, Oaxaca, con Coatzacoalcos, Veracruz, cuando la locomotora principal se salió de la vía, provocando el descarrilamiento del convoy. Las imágenes que circularon tras el siniestro son estremecedoras, la mayoría de los vagones del convoy quedaron fuera de la vía, varios de ellos completamente volcados, entre los videos circulados se observa a pasajeras y pasajeros atrapados dentro de un vagón volcado, algunos lesionados y otros pidiendo ayuda con desesperación.

En la conferencia matutina del 29 de diciembre, el secretario de Marina, almirante Raymundo Morales Ángeles, ofreció una explicación preliminar sobre el descarrilamiento

del Tren Interoceánico, señalando que previo a cada recorrido una camioneta exploradora inspecciona las vías y reporta a los operadores cualquier obstáculo o anomalía que pudiera estar en las vías. En el caso del siniestro ocurrido cerca de la comunidad de Nizanda, Oaxaca, el propio funcionario reconoció que no se reportó ningún riesgo en la vía, y agregó que todas las unidades del Tren Interoceánico cuentan con una “caja negra”, cuyo registrador de eventos –que almacena información sobre velocidad, presión de frenos y dirección de avance– se encuentra bajo cadena de custodia, conforme a lo informado a la titular del Ejecutivo federal.<sup>2</sup>

Esta explicación, en realidad, en vez de despejar dudas y ofrecer certeza respecto de lo sucedido, genera una preocupación mayor. Porque si, como afirma la autoridad, no existió ningún daño, obstáculo o anomalía en la vía, entonces el descarrilamiento no puede atribuirse a un factor externo o fortuito, sino que apunta a fallas internas graves en la operación del tren o en los propios sistemas de control y seguridad.

La versión oficial únicamente enciende las alarmas respecto de lo sucedido, pues implica que un tren que circulaba en condiciones normales, bajo protocolos de inspección cumplidos y con sistemas de registro funcionando, descarriló de manera catastrófica, provocando la muerte de personas usuarias. Ello evidencia no sólo la magnitud del accidente, sino una incertidumbre inaceptable sobre las verdaderas causas del siniestro, lo que incrementa la preocupación pública respecto a la seguridad de la operación ferroviaria y la capacidad institucional para prevenir riesgos.

Adicionalmente, es necesario advertir que la corrupción detrás de este desastre ha quedado documentada de manera oficial por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), la cual detectó irregularidades graves por un monto de aproximadamente 28 millones en los trabajos de corrección de curvatura y pendiente realizados en la Línea Z del Tren Interoceánico. De acuerdo con la auditoría número 129 de la Cuenta Pública de 2024, entregada a la Cámara de Diputados, la ASF identificó pagos en exceso, sobreprecios y falta de comprobación del uso de materiales, maquinaria y personal en al menos tres contratos celebrados por la empresa estatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV (FIT) para trabajos realizados entre 2019 y 2024.<sup>3</sup>

Los trabajos auditados correspondieron a la corrección de pendientes y curvaturas elevadas en el tramo comprendido entre los kilómetros Z 186+100 y Z 242+000, del municipio de Mogoñé a La Mata, Oaxaca, zona donde los propios auditores reconocieron que existían “complicaciones técnicas” por las características del terreno. El descarrilamiento ocurrió específicamente en el kilómetro Z 230+300, dentro de ese mismo tramo intervenido.

En suma, la auditoría documenta que recursos públicos fueron ejercidos con sobreprecios, sin evidencia suficiente de ejecución y con materiales distintos a los contratados, precisamente en un tramo técnicamente complejo de la vía férrea, que posteriormente fue escenario del descarrilamiento. Estos hallazgos refuerzan la hipótesis de una mala planeación, supervisión deficiente y posibles actos de corrupción, y colocan en el centro del debate legislativo la relación directa entre irregularidades financieras, decisiones técnicas cuestionables y riesgos reales para la vida de las personas.

La tragedia del Tren Interoceánico no puede analizarse de manera aislada ni como un simple fallo técnico. Se inscribe en un patrón reiterado de opacidad, improvisación y corrupción que ha rodeado a diversas obras emblemáticas impulsadas por la llamada Cuarta Transformación, en las que la narrativa política ha sustituido a la planeación técnica, y la urgencia y la improvisación ha prevalecido sobre la seguridad, la supervisión y la rendición de cuentas. Cuando los proyectos se conciben y ejecutan bajo esquemas cerrados, con contratos poco transparentes, supervisiones internas sin contrapesos y decisiones concentradas en unas cuantas manos, el resultado no sólo es sobrecosto o inefficiencia: el resultado termina siendo la pérdida de vidas humanas.

La corrupción no siempre se manifiesta únicamente en desvío de recursos; también se expresa en mala planeación, en simulación de controles, en auditorías complacientes y en la eliminación deliberada de mecanismos civiles de supervisión, sustituidos por estructuras militarizadas que operan sin el escrutinio público adecuado. Esta forma de gobernar ha generado proyectos que avanzan más rápido en el discurso que en la realidad técnica, donde las advertencias se minimizan, los riesgos se normalizan y los protocolos se convierten en simples formalidades administrativas.

Cuando una obra pública se construye y se opera sin planeación integral, sin evaluaciones independientes de riesgo y sin controles externos efectivos, el costo no se mide sólo en miles de millones de pesos, sino en vidas humanas que pudieron haberse salvado. El descarrilamiento del Tren Interoceánico exhibe con crudeza que la combinación de corrupción, opacidad y decisiones políticas tomadas al margen de la técnica no es una falla administrativa menor, sino una amenaza directa a la seguridad de las y los mexicanos.

Asimismo, debe subrayarse que el diario *El Universal* dio a conocer públicamente la identidad de las personas fallecidas en el descarrilamiento del Tren Interoceánico, poniendo nombre y rostro a una tragedia que no puede reducirse a cifras ni a comunicados oficiales. La publicación de las víctimas confirma que no se trata de números ni de “daños colaterales”, sino de personas trabajadoras, madres, padres, hijas e hijos que perdieron la vida mientras utilizaban un servicio público que el Estado estaba obligado a operar de manera segura. Esta exposición pública del impacto humano del siniestro refuerza la gravedad de lo ocurrido y evidencia que cada irregularidad detectada, cada contrato inflado y cada decisión técnica mal tomada tuvo consecuencias irreversibles.<sup>4</sup>

Honorable Asamblea:

Resulta preocupante que, a pesar de contar con sistemas de monitoreo, protocolos de inspección y dispositivos de registro con los que se supone cuenta la autoridad, hoy no pueda explicar con claridad por qué ocurrió el descarrilamiento. Por ello resulta urgente que el secretario de Marina, el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, el director general del Organismo Público Descentralizado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y el director general del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV, comparezcan ante esta soberanía para esclarecer los hechos.

El Tren Interoceánico ha sido promovido reiteradamente como una alternativa logística y de transporte segura, moderna y eficiente. Sin embargo, el descarrilamiento ocurrido en Oaxaca revela, de forma dolorosa, las consecuencias de una política pública caracterizada por la prisa, la opacidad, la nula rendición de cuentas, particularmente en lo que respecta a la operación, supervisión y administración de infraestructura estratégica. Resulta inaceptable que, en un proyecto financiado con recursos públicos y operado bajo la responsabilidad directa del Estado, existan dudas razonables sobre el mantenimiento de las vías, la supervisión técnica, los protocolos de seguridad, la capacitación del personal y la atención a posibles alertas previas.

En este contexto, el Congreso de la Unión no puede ni debe permanecer en silencio. Por ello, esta soberanía está obligada a ejercer plenamente sus facultades de control y vigilancia. Exigir las comparecencias de los funcionarios responsables de la operación del tren no es un acto político menor, es un deber constitucional frente a una tragedia que enluta al país y que pone en entredicho la viabilidad y seguridad de un proyecto que continúa operando sin que se haya esclarecido por qué falló de manera tan grave.

Mientras no exista una explicación técnica, transparente y verificable y mientras no se determinen responsabilidades administrativas y operativas; el Tren Interoceánico seguirá siendo un riesgo latente para la población. En un estado democrático, la vida de las personas no puede ser el costo oculto de la mala planeación, la corrupción y la improvisación gubernamental.

Por estas razones se somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

De urgente resolución

Primer. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión lamenta profundamente el descarrilamiento del Tren Interoceánico ocurrido el 28 de diciembre de 2025 en el estado de Oaxaca, y expresa su solidaridad, condolencias y pésame a las familias de las personas que perdieron la vida y resultaron lesionadas, exhortando a las autoridades competentes a garantizar atención integral y oportuna, brindar acompañamiento a las víctimas y a sus familiares y, en su caso, asegurar la reparación integral del daño, conforme a la Ley General de Víctimas.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión cita a comparecer de manera urgente ante esta soberanía al secretario de Marina, almirante Raymundo Pedro Morales Ángeles; al titular de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, maestro Andrés Lajous Loaeza; al director general del Organismo Público Descentralizado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, vicealmirante Octavio Sánchez Guillén; y al director general del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV, capitán de navío Alan Tarsicio Cruz Saba, para que informen de manera detallada sobre las causas del descarrilamiento del Tren Interoceánico ocurrido el 28 de diciembre de 2025 en el estado de

Oaxaca, las condiciones de operación y seguridad del sistema ferroviario, los protocolos de mantenimiento y supervisión aplicados, la atención brindada a las víctimas y las medidas correctivas y preventivas adoptadas, a fin de garantizar la seguridad de las personas usuarias.

Tercero. En la comparecencia que se desarrolle en el pleno de la Comisión Permanente, se hará una intervención inicial de cada uno de los servidores públicos, hasta por siete minutos, seguido de una primera ronda de preguntas por parte de las y los legisladores, por hasta cinco minutos, en el orden siguiente:

- Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.
- Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
- Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo.
- Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.
- Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
- Grupo Parlamentario de Morena.

Al finalizar las preguntas por parte de las y los legisladores, las personas comparecientes, según corresponda, realizarán la exposición de las respuestas.

Cuarto. Al concluir la respuesta de la persona compareciente se procederá a realizarse hasta tres rondas más de preguntas por parte de las y los legisladores, así como de las respuestas del funcionario respectivo en los términos de la base anterior.

Quinto. Tras la respuesta de las personas comparecientes se procederá a realizar una ronda de mensajes de conclusión por cada grupo parlamentario, en orden ascendente, por hasta tres minutos.

Sexto. El cierre de la comparecencia estará a cargo de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente.

Séptimo. La Presidencia de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, hará del conocimiento de la titular del Ejecutivo federal el contenido del presente acuerdo, a fin de que se notifique a los funcionarios señalados, así como la fecha y hora de la comparecencia.

Octavo. Cualquier situación no prevista será resuelta por la Mesa Directiva de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión.

Noveno. Comuníquese y publíquese en la Gaceta Parlamentaria.

Notas

1 Marina descarta que hubiera daños en vías donde Tren Interoceánico se accidentó en Oaxaca – El Financiero

2 En enero 2026 inician obras del Plan de Justicia para Cananea, Sonora: Presidenta Claudia Sheinbaum | Presidencia de la República | Gobierno | gob.mx

3 ASF señala boquete de 28.8 mdp en obra del Tren Interoceánico | El Universal

4 Visibilizar a las víctimas y hacer justicia | El Universal

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

Senadores: Carolina Viggiano Austria, Manuel Añorve Baños (rúbricas).

