

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE CREAN COMISIONES ESPECIALES EN LAS CÁMARAS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN, PARA DAR SEGUIMIENTO A LAS INVESTIGACIONES DEL DESCARRILAMIENTO DEL TREN INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, SUSCRITA POR SENADORAS Y SENADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, senadoras y senadores Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Ángel García Yáñez, Karla Guadalupe Toledo Zamora y Anabell Ávalos Zempoalteca, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 58 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, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La seguridad de las personas, la integridad física de los usuarios de servicios públicos y la correcta administración de los recursos del Estado constituyen obligaciones indeclinables del gobierno y de todas las instituciones públicas. Cuando un proyecto de infraestructura financiado con recursos públicos, presentado como estratégico para el desarrollo nacional, deriva en una tragedia con pérdida de vidas humanas, el Estado no puede ni debe guardar silencio.

El reciente accidente del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representa no sólo un hecho lamentable y doloroso, sino una alerta institucional de máxima gravedad, que obliga al Congreso de la Unión a ejercer sus facultades de control, fiscalización y pronunciamiento político, en defensa del interés público, de las víctimas y del principio de rendición de cuentas.

El 28 de diciembre de 2025, un convoy de pasajeros del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec sufrió un grave descarrilamiento en el tramo comprendido entre Nizandá y Chivela, en el municipio de Asunción Ixtaltepec, Oaxaca.

De acuerdo con los primeros reportes oficiales y testimonios de sobrevivientes, el tren transportaba más de 240 pasajeros, además del personal operativo, varias unidades se salieron de la vía; al menos un vagón cayó por un talud de varios metros de altura. El accidente provocó la muerte de más de una decena de personas y decenas de personas lesionadas, algunas con heridas de extrema gravedad, además, testimonios señalaron velocidad elevada en zonas de curva, así como deficiencias visibles en la vía y el terreno.

El siniestro generó una profunda consternación social y evidenció fallas que no pueden atribuirse únicamente al azar o a un hecho fortuito, sino que apuntan a posibles deficiencias estructurales, técnicas, operativas y administrativas.

El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec tiene antecedentes históricos que se remontan a principios del siglo XX, cuando se concibió la conexión ferroviaria entre los océanos Pacífico y Atlántico como alternativa logística al Canal de Panamá.

Durante décadas, la infraestructura ferroviaria del Istmo fue abandonada, degradada o utilizada únicamente para carga limitada. En años recientes, el proyecto fue relanzado por el Ejecutivo federal como una de las principales obras de infraestructura nacional, con los siguientes objetivos declarados:

- Conectar los puertos de Salina Cruz, Oaxaca, y Coatzacoalcos, Veracruz.
- Impulsar el desarrollo económico del sur-sureste del país.
- Crear polos de desarrollo industrial y logístico.
- Reactivar el transporte ferroviario de pasajeros.

El proyecto incluyó la rehabilitación de diversas líneas ferroviarias, particularmente la Línea Z, que fue presentada como la columna vertebral del corredor.

Sin embargo, desde su concepción y ejecución, el proyecto ha estado rodeado de controversias, críticas técnicas, sociales y financieras, que hoy adquieren mayor relevancia a la luz del accidente ocurrido.

Diversos actores, incluyendo comunidades locales, especialistas, organismos de fiscalización y medios de comunicación, advirtieron, con antelación, múltiples riesgos y anomalías, entre ellas: contrataciones con limitada transparencia, modificaciones recurrentes a contratos originales y presuntos pagos en exceso y diferencias entre avance físico y ejercicio del gasto; participación de empresas con vínculos políticos o sin experiencia ferroviaria suficiente; irregularidades financieras en la rehabilitación de tramos ferroviarios; deficiencias en la supervisión de obra; falta de acreditación técnica de algunos trabajos ejecutados; uso de material rodante antiguo o reacondicionado; tramos con pendientes y curvas que requerían estudios geotécnicos más rigurosos; condiciones del balasto, durmientes y vía señaladas como insuficientes para una operación segura de pasajeros; denuncias de comunidades indígenas sobre falta de consulta previa, libre e informada; así como señalamientos de imposición del proyecto sin consenso social.

Estas advertencias, lejos de ser atendidas de manera preventiva, fueron minimizadas o ignoradas, configurando un escenario de riesgo estructural que hoy se traduce en una tragedia humana.

El accidente del Tren Interoceánico no es únicamente un hecho técnico; es un asunto de responsabilidad política, administrativa y penal.

El Estado mexicano tiene la obligación constitucional de garantizar la seguridad de los usuarios de servicios públicos; de asegurar el uso honesto, eficiente y transparente de los recursos públicos; de prevenir riesgos previsibles en obras de infraestructura; pero aún más importante, de investigar, sancionar y reparar cuando dichas obligaciones son incumplidas.

El Congreso de la Unión, por su parte, no puede permanecer ajeno ni limitarse a expresiones de condolencia. Debe exigir investigaciones exhaustivas e independientes, garantizar que no exista impunidad, sin importar jerarquías políticas o administrativas, acompañar a las víctimas en la exigencia de justicia y reparación integral del daño, así como evitar que tragedias similares se repitan en otros proyectos públicos.

La magnitud del accidente, la relevancia estratégica del proyecto y los antecedentes de irregularidades hacen indispensable un pronunciamiento firme del Congreso de la Unión que condene de manera expresa el accidente, exija investigaciones técnicas, administrativas y penales, llame a cuentas a las autoridades responsables y garantice sanciones ejemplares en caso de acreditarse negligencia o corrupción.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del pleno la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión instruye a la Cámara de Diputados y al Senado de la República a crear, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, una Comisión Especial de Seguimiento a las investigaciones sobre el descarrilamiento del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con el objeto de dar seguimiento puntual, permanente y transparente a los resultados de las investigaciones en curso; supervisar la actuación de las autoridades responsables; analizar los informes técnicos, administrativos y financieros relacionados con el proyecto; vigilar la atención y reparación integral a las víctimas; y formular recomendaciones legislativas, administrativas y presupuestales que garanticen el esclarecimiento de los hechos, la rendición de cuentas y la no repetición de tragedias similares.

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

Senadores: Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Karla Guadalupe Toledo Zamora, Ángel García Yáñez, Anabell Ávalos Zempoalteca (rúbricas).