

## CONTENIDO

### Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar a la FGR a investigar con exhaustividad e imparcialidad el descarrilamiento del Tren Interoceánico, así como a hacer públicos los dictámenes periciales de las causas del accidente, suscrita por los diputados Gibrán Ramírez Reyes y Juan Ignacio Zavala Gutiérrez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 17** Con punto de acuerdo, para exhortar a esta soberanía a crear una Comisión Especial encargada de investigar los megaproyectos federales y los proyectos ferroviarios impulsados durante el sexenio 2018-2024, suscrita por los diputados Gibrán Ramírez Reyes y Juan Ignacio Zavala Gutiérrez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

## Anexo III-6-1

**Miércoles 7 de enero**

**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 grave<sup>1</sup>.

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 fatales<sup>2</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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>

<sup>2</sup> Ibid.

pasajeros, lo que evidencia riesgos persistentes en la operación y seguridad de estas vías<sup>3</sup>.

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

---

<sup>3</sup> 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 oportunas<sup>4</sup>.

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 reportados<sup>5</sup>.

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

---

<sup>4</sup> Zedryk Raziel, “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>

<sup>5</sup> 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 anteriormente<sup>6</sup>.

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 pesos<sup>7</sup>.

**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

---

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> 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*<sup>8</sup> y *Latinus*<sup>9</sup>, audios y documentos muestran que Amílcar Olán, un empresario vinculado familiar y políticamente con Andrés López Beltrán y Gonzálo 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 pública<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> 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/>

<sup>9</sup> 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>.

<sup>10</sup> 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 ferroviario<sup>11</sup>.

**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*<sup>12</sup>, 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)<sup>13</sup>,

---

<sup>11</sup> Mario Gutiérrez, op. cit.

<sup>12</sup> 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-avalan/>.

<sup>13</sup> 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) denunció<sup>14</sup> 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

---

<sup>14</sup> 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 corredor<sup>15</sup>.

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 represivo<sup>16</sup>. 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.

---

<sup>15</sup> 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>

<sup>16</sup> 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 social<sup>17</sup>.

**Sexta.** El accidente se enmarca en un proceso de autocratización en el estado de Oaxaca<sup>18</sup>. 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.

---

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> 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 pertinentes<sup>19</sup>.

**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 derecho<sup>20</sup>.

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

---

<sup>19</sup> 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>

<sup>20</sup> 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



**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE U OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS A LA CONSTITUCIÓN DE UNA COMISIÓN ESPECIAL ENCARGADA DE INVESTIGAR LOS MEGAPROYECTOS FEDERALES Y LOS PROYECTOS FERROVIARIOS IMPULSADOS DURANTE EL SEXENIO 2018-2024, PRESENTADO POR EL DIPUTADO GIBRÁN RAMÍREZ REYES Y QUE SUSCRIBE EL DIPUTADO JUAN IGNACIO ZAVALA GUTIÉRREZ.**

**El que presenta Gibrán Ramírez Reyes, y el suscrito Juan Ignacio Zavala Gutiérrez, integrantes 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, presentan el siguiente Punto de Acuerdo de Urgente u Obvia resolución, realizan las siguientes:**

### **Consideraciones**

**El sobrecosto, los indicios de conflictos de interés, tráfico de influencias y la opacidad definieron los megaproyectos del Gobierno de Andrés Manuel López Obrador.**

Durante la administración 2018-2024 se impulsaron proyectos de infraestructura definidos como prioritarios para el desarrollo nacional, bajo el argumento de que

contribuirían a la generación de empleos, a la protección del medio ambiente y a la reducción de las desigualdades regionales. Entre dichos proyectos destacan el Tren Maya, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, la Refinería Dos Bocas y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

No obstante, la ejecución de estos proyectos se caracterizó por incrementos sustanciales respecto de los costos originalmente anunciados, el uso recurrente de adjudicaciones directas, la suscripción de convenios que otorgaron a las Fuerzas Armadas un papel preponderante en su construcción y operación, así como por modificaciones relevantes al marco normativo y la emisión de decretos de carácter excepcional, prácticas que se apartan de los principios de austeridad, legalidad, transparencia y rendición de cuentas reiterados por el propio gobierno.

Resultó particularmente grave, en materia de transparencia, la emisión el Acuerdo con el que se declaraba de interés público y nacional los proyectos y obras a cargo del gobierno<sup>1</sup> publicado el 22 de noviembre del 2021 en el Diario Oficial de la Federación un Acuerdo. Dicho acuerdo también instruía a otorgar autorizaciones provisionales respecto a los dictámenes, permisos y licencias necesarios para el inicio de las obras, puntualizando que en caso de que no se emitiera dicha

---

<sup>1</sup> Diario Oficial de la Federación. *ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional.* 22 de noviembre del 2021. Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5635985&fecha=22/11/2021#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5635985&fecha=22/11/2021#gsc.tab=0)

autorización dentro de los 5 días a partir de la solicitud, se entenderían concedidas en sentido positivo.

Y a pesar de que en mayo del 2023 la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) declaró inconstitucional dicho decreto dado que restringía el derecho de acceso a la información en su dimensión colectiva<sup>2</sup>, el expresidente López Obrador firmó otro decreto en el que se reiteraba el carácter de seguridad nacional de las obras:

**Artículo Único.** Son de seguridad nacional y de interés público la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, y los aeropuertos de Palenque, Chiapas; de Chetumal y de Tulum, Quintana Roo, en los términos expresados en la parte considerativa de este decreto<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación. *Comunicado de Prensa*, 18 de mayo del 2023. Disponible en: <https://www.internet2.scjn.gob.mx/red2/comunicados/noticia.asp?id=7359>

<sup>3</sup> Diario Oficial de la Federación. *DECRETO por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el*

Lo anterior marcó el inicio de un periodo de proyectos mal planeados, plagados de corrupción, opacos y con altos costos al erario. A continuación, enlisto algunas de las irregularidades encontradas en los principales proyectos:

1. **Refinería Olmeca, Dos Bocas.** El proyecto estuvo marcado desde su inicio por opacidad en la adjudicación de contratos y presuntas redes de tráfico de influencias. Destaca el caso del empresario Daniel Flores, cercano al entonces secretario de Gobernación, Adán Augusto López, quien recibió más de 30 mil millones de pesos en contratos públicos vinculados a la obra<sup>4</sup>. Asimismo, dos días antes del inicio formal de la construcción, Amílcar Olán, un empresario vinculado familiar y políticamente con Andrés López Beltrán y Gonzalo López Beltrán, adquirió 18 hectáreas de terreno colindante al proyecto a un precio de aproximadamente 6 pesos por metro cuadrado, predio que posteriormente se convirtió en un centro de almacenamiento estratégico de uno de los principales contratistas de la refinería<sup>5</sup>. La refinería además se vio involucrada en una red de huachicoleros en Tabasco, quienes,

---

*bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos que se indican, son de seguridad nacional y de interés público.* 18 de mayo del 2023. Disponible en:

[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5689265&fecha=18/05/2023#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5689265&fecha=18/05/2023#gsc.tab=0)

<sup>4</sup> Daniel Flores falleció luego de que su avioneta se desplomara en 2023. Cfr. Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad, “Desvío de Recursos Públicos”. 16 de diciembre del 2024. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/corrupcion-en-el-sexenio-de-amlo/desvio-de-recursos-publicos-en-gobierno-de-amlo/>

<sup>5</sup> Iván Alamillo, “Amigo de Andy hace negocio millonario en Dos Bocas”. Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad, 14 de diciembre del 2023. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/amigo-de-andy-hace-negocio-millonario-en-dos-bocas/>

de acuerdo con investigaciones periodísticas, llegaron a pagar hasta 10 mil pesos a marinos para que le permitieran robar combustible en 2022<sup>6</sup>.

En materia presupuestal, el proyecto fue originalmente estimado en 160 mil millones de pesos; sin embargo, el costo final se incrementó hasta aproximadamente 2.5 veces esa cifra<sup>7</sup>. Pese a dicha inversión, entre agosto de 2024 y septiembre de 2025, la refinería procesó únicamente 35 millones 673 mil barriles, equivalente a apenas el 25 % de la capacidad comprometida, lo que evidencia una grave brecha entre el gasto público ejercido y los resultados obtenidos<sup>8</sup>.

2. **Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).** fue ejecutado bajo un esquema caracterizado por la prisa, la falta de planeación y la opacidad en el ejercicio del gasto público. De acuerdo con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el costo final ascendió a 74 mil 535 millones de pesos<sup>9</sup>; no obstante, durante su construcción se documentaron contratos otorgados sin

---

<sup>6</sup> Alejandra Canchola, “*Dos Bocas, edén del huachicol; criminales sobornaron a marinos*”. El Universal, 17 de septiembre del 2024. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/dos-bocas-edén-del-huachicol-criminales-sobornaron-a-marinos/>

<sup>7</sup> Op. Cit. Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad, “Desvío de recursos públicos”.

<sup>8</sup> Frasua Esquerro, “*Dos Bocas ha procesado solo una cuarta parte de lo prometido por el gobierno; en septiembre operó al 57 por ciento*”. Animal Político, 14 de noviembre del 2025. Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/refineria-dos-bocas-cuarta-parte-prometido-gobierno>

<sup>9</sup> Debhani Soto Lara, “*Impreciso que la construcción del AIFA haya ahorrado 300 mil millones de pesos al erario*”. Verificado, 23 de julio del 2025. Disponible en: <https://verificado.com.mx/impreciso-aifa-ahorro-300-mmdp/>

licitación, el uso de empresas de reciente creación, así como la participación de proveedores vinculados con empresas fantasma y antecedentes de corrupción.

Investigaciones periodísticas revelaron que, al analizar el destino de 17 mil millones de pesos, tres de cada cuatro pesos ejercidos en la construcción del AIFA permanecen sin información pública suficiente, lo que representa una grave afectación al principio de transparencia<sup>10</sup>. Además, el huachicol también marcó la obra, pues durante la construcción, la SEDENA compró por adjudicación directa más de 500 millones de pesos en diésel a una empresa vinculada con una red de huachicol<sup>11</sup>.

En el ámbito operativo, entre 2022 y 2023, el AIFA registró pérdidas por mil 568 millones de pesos, mientras que recibió subsidios y apoyos gubernamentales por 2 mil 456 millones de pesos, lo que evidencia su dependencia de recursos públicos para su sostenimiento<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad, "Irregularidades y opacidad en el AIFA". Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/anuario-de-la-corrupcion-2022/irregularidades-y-opacidad-en-el-aifa/>

<sup>11</sup> Raúl Olmos y Vanessa Cisneros, "Compró Sedena diésel robado para construir AIFA". Reforma, 30 de junio del 2025 Disponible en: <https://www.reforma.com/compro-sedena-diesel-robado-para-construir-aifa/ar3030651>

<sup>12</sup> Op. Cit. Debanhi Soto Lara

3. **Tren Maya.** Desde su anuncio, el proyecto del Tren Maya enfrentó el rechazo de organizaciones sociales, ambientalistas y académicas, quienes advirtieron sobre afectaciones graves a ecosistemas de la región que ponían en riesgo cientos de especies animales y a un histórico sistema de cavernas y cenotes. No fue sino hasta el otro sexenio cuando la Secretaría de Medio Ambiente reconociera oficialmente los daños ecológicos ocurridos por la construcción del Tren<sup>13</sup>. A ello se suman irregularidades en los procesos de consulta a comunidades indígenas, contraviniendo estándares nacionales e internacionales en materia de derechos colectivos.

Además del daño ambiental y la violación a los derechos colectivos, el Tren Maya se ha visto envuelto en múltiples irregularidades y redes de corrupción. Investigaciones periodísticas relevaron una red de negocios y tráfico de influencias integrada por el empresario Amílcar Olán, Andrés López Beltrán, Gonzálo López Beltrán así como a Pedro Salazar Beltrán y Daniel Asaf. Empresas vinculadas a esta red se convirtieron en proveedoras de materiales estratégicos, como el balasto, sin que exista registro público de

---

<sup>13</sup> Verónica Santamaría, “Semarnat reconoce daños por construcción del Tren Maya; plantean proyecto de restauración integral”. Animal Político, 1 de abril del 2025. Disponible en: <https://animalpolitico.com/sociedad/semarnat-danos-tren-maya-proyecto-restauracion>

pruebas de calidad, mientras que audios filtrados sugieren posibles sobornos para evitar la realización de dichas pruebas<sup>14</sup>.

Asimismo, en cinco de los siete tramos del proyecto, las empresas constructoras recibieron de FONATUR anticipos superiores a los permitidos por la normativa, además de ampliaciones indebidas en los plazos de ejecución. Una revisión del Órgano Interno de Control de FONATUR detectó la entrega de rieles con dimensiones inferiores a las contratadas y con signos de oxidación avanzada<sup>15</sup>.

El proyecto también se vinculó a una trama internacional de corrupción, cuando el empresario Víctor de Aldama, involucrado en el pago de sobornos a altos funcionarios en España, declaró haber puesto contactos políticos de Morena al servicio del exministro José Luis Ábalos, con el objetivo de facilitar contratos a constructoras españolas en el Tren Maya<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> José Manuel Martínez y Mario Gutiérrez, *"El Clan": los sobornos de la red de Andy y "Bobby" López Beltrán para colocar balasto en el Tren Maya ponen en riesgo a los pasajeros*". Latinus, 11 de marzo del 2024. Disponible en: <https://latinus.us/mexico/2024/3/11/el-clan-los-sobornos-de-la-red-de-andy-bobby-lopez-beltran-para-colocar-balasto-en-el-tren-maya-ponen-en-riesgo-los-pasajeros-109831.html>

<sup>15</sup> Eduardo Buendía, *"La irregular compra de rieles para el Tren Maya"*. Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad, 10 de noviembre del 2022. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/fonatur-antipo-millones-a-proveedores-de-vias-del-tren-maya/>

<sup>16</sup> Daniel Lizarraga, *"Caso Koldo en México: Una trama de corrupción, sobornos y la conexión venezolana en el Tren Maya"*. Proceso, 22 de septiembre del 2025. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2025/9/22/caso-koldo-en-mexico-una-trama-de-corrupcion-sobornos-la-conexion-venezolana-en-el-tren-maya-359190.html>

Finalmente, se documentó la presencia de huachicol en las obras, particularmente en el Tramo 7, donde operadores de maquinaria pesada denunciaron daños a equipos por el uso de combustible adulterado<sup>17</sup>. Todo ello derivó en un sobre costo total de aproximadamente 341 mil millones de pesos, cuando originalmente se había afirmado que el proyecto costaría 150 mil millones, lo que representa un incremento del 171% respecto de lo planeado<sup>18</sup>.

4. **Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.** El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec estuvo marcado, desde su etapa inicial, por denuncias de despojo de tierras, desalojos forzados e invasión de terrenos comunales a lo largo de los más de 400 kilómetros de infraestructura ferroviaria, que conectan con el ferrocarril centroamericano y que implicaron la rehabilitación de vías existentes desde hace varias décadas<sup>19</sup>. De igual forma, diversas investigaciones periodísticas documentaron que el desarrollo del proyecto se apoyó en procesos de

---

<sup>17</sup> Isabella González, "Huachicol" en el Tren Maya: el Ejército compró combustible ilegal y lo surtió a las máquinas que construyeron el Tramo 7 a su cargo". *Latinus*, 27 de noviembre del 2024.

Disponible en: <https://latinus.us/mexico/2024/11/27/huachicol-en-el-tren-maya-el-ejercito-compro-combustible-ilegal-lo-surtio-las-maquinas-que-construyeron-el-tramo-su-cargo-129383.html>

<sup>18</sup> Oscar Noguera Romero, "Tren Maya triplicó costo y sumó observaciones de auditoría, mientras gobierno presume gasto 'adecuado' en obras militares". *Animal Político*, 10 de marzo del 2025.

Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/fact-checking/tren-maya-triplico-costos>

<sup>19</sup> Orseta Bellani, "Corredor Interoceánico: desalojan a familias a cambio de 36 mil pesos por tren que construye Semar en Chiapas". *Animal Político*, 6 de diciembre del 2023. Disponible en: <https://animalpolitico.com/estados/corredor-interoceanico-istmo-de-tehuantepec-desalojar-tren>

consulta a comunidades indígenas y agrarias caracterizados por graves irregularidades<sup>20</sup>.

En materia de corrupción e irregularidades administrativas, la Tercera Entrega de la Cuenta Pública 2023, practicada por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), identificó pagos en exceso y deficiencias sustantivas en contratos de obra pública del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), incluyendo inconsistencias en las matrices de precios unitarios, deficiencias en la planeación y anomalías en la selección de materiales empleados en la rehabilitación ferroviaria<sup>21</sup>.

Posteriormente, de acuerdo con la auditoría número 129 correspondiente a la Cuenta Pública 2024, la ASF detectó irregularidades en al menos tres contratos relacionados con la renta de maquinaria, la adquisición de rieles y la contratación de personal, vinculados con trabajos ejecutados entre 2019 y

---

<sup>20</sup> Alejandra Crail, "Asambleas vacías y firmas falsas: así avalaron el Corredor Interoceánico," *El Universal Interactivos*, 23 de septiembre de 2024. Disponible en: <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-asi-lo-avalaron/>.

<sup>21</sup> Guadalupe Fuentes, "Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec reporta pérdidas de 96 mdp, pese a subsidio federal". *Animal político*, 30 de diciembre del 2025. Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/ferrocarril-interoceanico-reporta-perdidas-96mdp>

2024<sup>22</sup>. Uno de los ejes centrales de dichas observaciones se concentra en la adjudicación y operación de contratos relativos al suministro de balasto, en los que reaparece el empresario Amílcar Olán, quien obtuvo contratos por montos millonarios para proveer este insumo estratégico en la rehabilitación de las líneas del Tren Interoceánico, reforzando los señalamientos de repetición de patrones de contratación y conflictos de interés.

Adicionalmente, de acuerdo con el estado financiero de la empresa operadora, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V., se reportaron pérdidas por 96 millones 937 mil 924 pesos en el periodo comprendido del 1 de enero al 30 de septiembre de 2025, lo que evidencia problemas de viabilidad financiera y sostenibilidad operativa, a pesar de la magnitud de los recursos públicos usados<sup>23</sup>.

**Las irregularidades en los megaproyectos y, de manera particular, en el transporte ferroviario han generado una creciente preocupación pública respecto de las condiciones de seguridad, mantenimiento, supervisión técnica y transparencia**

---

<sup>22</sup> 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>

<sup>23</sup> *Op. Cit.* Guadalupe Fuentes.

Los sobrecostos, la opacidad sistemática en las contrataciones, el uso recurrente de adjudicaciones directas, así como los conflictos de interés y tráfico de influencias que han caracterizado los megaproyectos impulsados durante la administración 2018-2024, no constituyen únicamente irregularidades aisladas, sino que inciden de manera directa en la calidad de las obras, en la seguridad de su operación y en la protección de la vida de las personas.

En particular, tratándose de proyectos ferroviarios, estas prácticas adquieren una gravedad mayor, pues las deficiencias en la planeación, construcción, certificación y mantenimiento de la infraestructura se traducen en riesgos operativos concretos, como los descarrilamientos, choques y fallas técnicas. En un periodo de tiempo reducido se han registrado incidentes durante la operación de estos proyectos, algunos de ellos con consecuencias fatales, lo que evidencia deficiencias estructurales.

De manera general y de acuerdo con datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, entre 2020 y 2025 han ocurrido más de 7 mil siniestros ferroviarios que incluyen descarrilamientos, choques, rodamientos, arrollamientos de vehículos y otros eventos. Particularmente en 2020 se registraron 1,298 y en

2024 aumentó la cifra a 1,567; en el primer trimestre de 2025 han sido 319 los eventos<sup>24</sup>.

La propia Agencia ha señalado como principales causas la afectación al paso de trenes por cables, descarrilamientos, deslaves, derrumbes, equipo en mal estado, inundaciones, objetos sobre la vía, pérdida de energía, rozamiento de vía en mal estado y, de manera destacada, el arrollamiento de vehículos en cruces ferroviarios<sup>25</sup>.

En cuanto a las consecuencias humanas, las cifras de personas fallecidas y lesionadas han ido en aumento año con año. En 2020 se registraron 34 personas fallecidas y 94 lesionadas; para 2023, la cifra ascendió a 82 personas fallecidas y 254 lesionadas; y en 2024 se reportaron 107 personas fallecidas y 125 lesionadas. Particularmente, del total de eventos registrados, 1,499 corresponden a descarrilamientos, distribuidos de la siguiente manera: 404 en 2020, 381 en 2021, 273 en 2022, 198 en 2023, 190 en 2024 y 53 en el primer trimestre de 2025<sup>26</sup>.

Resulta de especial interés destacar los incidentes ocurridos en los proyectos ferroviarios impulsados durante la administración 2018-2024, pues dan cuenta de que estas fallas no han sido hechos aislados, sino una constante.

---

<sup>24</sup> Antonio López Cruz, "Van más de 7 mil siniestros en trenes en cinco años". El Universal, 3 de diciembre del 2026. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/van-mas-de-7-mil-siniestros-en-trenes-en-cinco-anos/>

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

## **1. Tren Maya.**

- 1) El 25 de marzo de 2024 se registró un descarrilamiento cerca de la estación Tixkokob, en Yucatán, cuando un vagón salió de las vías al pasar por un cambio de riel. La Secretaría de la Defensa Nacional atribuyó el incidente a una falla en el sistema de sujeción de rieles (“clamps”), el cual aún operaba de manera manual debido a que el sistema automatizado no se encontraba completamente instalado<sup>27</sup>.
- 2) El 30 de enero del 2025 un vagón de carga del Tren Maya se descarriló y volcó en la estación Limones, en Quintana Roo. Dejó como saldo dos personas lesionadas, además de daños en la infraestructura ferroviaria<sup>28</sup>. De acuerdo con los reportes, los hechos ocurrieron durante la madrugada cuando uno de los cuatro vagones impulsados por la locomotora se descarriló al llegar a la estación. Las autoridades no emitieron un pronunciamiento público detallado sobre las causas del incidente.

---

<sup>27</sup> Emir Olivares y Alonso Urrutia, “Falla en sujeción de vía, posible causa del descarrilamiento de Tren Maya”. La Jornada, 2 de abril del 2024. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/04/02/politica/falla-en-sujecion-de-via-posible-causa-del-descarrilamiento-de-tren-maya-3196>

<sup>28</sup> El Financiero, “¿Qué pasó en el Tren Maya? Vagón de carga se descarrila cerca de estación ‘Limones’; hay un herido”. 30 de enero del 2025. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/estados/2025/01/30/tren-maya-se-descarrila-tren-de-carga-cerca-de-estacion-limones-en-quintana-roo-una-persona-herida/>

- 3) El 19 de agosto de 2025, en Izamal, Yucatán, un vagón se descarriló tras chocar con otra unidad, provocando la salida de un bogie de las vías<sup>29</sup>. Las autoridades calificaron el hecho como un simple “percance de vía”, sin proporcionar información técnica adicional.

Cabe destacar que los accidentes de marzo y agosto ocurrieron en el tramo ejecutado por Grupo INDI, uno de los principales contratistas del proyecto, del cual no existe información pública suficiente sobre las certificaciones de calidad del balasto utilizado.

A ello se suman las conversaciones difundidas por Latinus, sostenidas entre Amílcar Olán y Pedro Salazar Beltrán, primo de los hijos del expresidente López Obrador, en las que se revela la entrega de recursos para evitar que el balasto fuera sometido a pruebas físicas y químicas. En dichas grabaciones, Pedro Salazar concluye señalando: “Ya cuando se descarrile el tren (Maya), ya va a ser otro pedo”<sup>30</sup>.

## 2. Tren Interoceánico

- 1) El 10 de julio del 2025 en Macuspana, Tabasco, se registró un choque entre una unidad del Tren y un tráiler que intentó ganarle el paso en un

<sup>29</sup> N+, “Se Descarrila Vagón del Tren Maya; “Tren 304 Sufrió un Percance de Vía”, Informan Autoridades”. 19 de agosto del 2025. Disponible en: <https://www.nmas.com.mx/nacional/se-descarrila-vagon-del-tren-maya-reportan-incidente-en-estacion-izamal/>

<sup>30</sup> Latinus, “El tramo de los dos accidentes del Tren Maya es el mismo en el que los amigos de Andy hicieron negocios con el balasto defectuoso”. 19 de agosto del 2025. Disponible en: <https://latinus.us/mexico/2025/8/19/el-tramo-de-los-dos-accidentes-del-tren-maya-es-el-mismo-en-el-que-los-amigos-de-andy-hicieron-negocios-con-el-balasto-defectuoso-149863.html>

cruce<sup>31</sup>. Las autoridades catalogaron el incidente como menor sin lesionados.

- 2) El 20 de diciembre del 2025 en Coatzacoalcos–Pakal Ná, Chiapas, ocurrió un choque entre una unidad del Tren que chocó con una pipa de asfalto que intentó cruzar las vías<sup>32</sup>. Las autoridades reportaron que no hubo pérdidas humanas ni lesionados graves entre los ocupantes del tren.
- 3) El 28 de diciembre del 2025, una unidad de la Línea Z del Tren Interoceánico se descarriló cerca de la estación Chivela, en la comunidad de Nizanda en Oaxaca, a unos 99 kilómetros de la terminal Salina Cruz. 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 grave<sup>33</sup>. La Fiscalía General de la

---

<sup>31</sup> Alejandra Ortiz, Descarrilamientos y Choques. El Universal, 29 de diciembre del 2025. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/estados/descarrilamientos-y-choques-estos-son-los-incidentes-en-el-tren-maya-y-el-tren-interoceanico-entre-2024-y-2025/>

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> 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,

República abrió una carpeta de investigación, por lo que las causas no se han detallado.

A pesar de que las autoridades federales han emitido comunicados aislados sobre algunos de estos eventos, no existe a la fecha un informe público integral, sistemático y detallado que permita conocer las causas técnicas, las responsabilidades administrativas ni las medidas correctivas adoptadas para evitar la repetición.

Resulta imperante conformar una Comisión Especial con el objetivo de contar con información completa y veraz sobre los proyectos anteriormente mencionados, de acuerdo con las facultades de control, fiscalización y vigilancia. Ante la persistencia de opacidad y falta de información, resulta necesario impulsar acciones para clarificar y transparentar tanto la ejecución de los megaproyectos desarrollados durante el sexenio 2018-2024 como los incidentes ferroviarios ocurridos, con el propósito de fortalecer la transparencia, prevenir la repetición de accidentes y garantizar el derecho de la población a la información.

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

## **PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE U OBVIA RESOLUCIÓN**



**PRIMERO.** La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta a la Cámara de Diputados a la constitución de una Comisión Especial encargada de investigar los megaproyectos federales y los proyectos ferroviarios impulsados durante el sexenio 2018-2024, cuyo objetivo será determinar presuntas responsabilidades derivadas de su construcción y operación.

**SEGUNDO.** La Comisión Especial deberá presentar un informe trimestral ante la Cámara de Diputados, o en su caso, ante la Comisión Permanente.

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/>