



02 ENE 2026

San Raymundo Jalpan, Centro, Oaxaca; a 2 de enero de 2026.

LICENCIAS DE ALFILERES LEGISLATIVAS
y CONGRESO DEL ESTADO

LIC. FERNANDO JARA SOTO.
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DE LA LXVI LEGISLATURA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXVI LEGISLATURA

RE 02 ENE 2026
14:52hs
ANEXO
SECRETARIA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado, remito la siguiente: **PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA EXHORTA RESPECTUOSAMENTE A LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y PROGRAMAS DE DESARROLLO REGIONAL, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES LEGALES, ASUMA DE MANERA PLENA, ACTIVA Y PERMANENTE LA SUPERVISIÓN, VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO ESTRICTO DE TODAS LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES, A FIN DE GARANTIZAR EL ESCLARECIMIENTO DE LOS HECHOS, EL ACCESO A LA VERDAD, LA TRANSPARENCIA EN LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES, LA RENDICIÓN DE CUENTAS Y LA REPARACIÓN INTEGRAL DEL DAÑO DERIVADO DEL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EN LA LÍNEA Z DEL TREN INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, EN FAVOR DE LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES. PRIVILEGIANDO EN TODO MOMENTO EL INTERÉS PÚBLICO, LA TRANSPARENCIA, LA SEGURIDAD, LA JUSTICIA Y LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS. Lo anterior para ser considerado de URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN.**

Sin otro en particular, agradeciendo de antemano la atención prestada quedo de usted.

ATENTAMENTE

DIP. ALEJANDRA GARCÍA MORLAN



CONGRESO CONSTITUCIONAL

DEL ESTADO DE OAXACA

PODER LEGISLATIVO

LXVI LEGISLATURADIP. ALEJANDRA
GARCÍA MORLAN

**DIP. EVA DIEGO CRUZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO
DE OAXACA
P R E S E N T E.**

La que suscribe Diputada Dulce Alejandra García Morlan, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado; someto a la consideración de esta Sexagésima Sexta Legislatura el siguiente: **PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y PROGRAMAS DE DESARROLLO REGIONAL, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES LEGALES, ASUMA DE MANERA PLENA, ACTIVA Y PERMANENTE LA SUPERVISIÓN, VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO ESTRICTO DE TODAS LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES, A FIN DE GARANTIZAR EL ESCLARECIMIENTO DE LOS HECHOS, EL ACCESO A LA VERDAD, LA TRANSPARENCIA EN LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES, LA RENDICIÓN DE CUENTAS Y LA REPARACIÓN INTEGRAL DEL DAÑO DERIVADO DEL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EN LA LÍNEA Z DEL TREN INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, EN FAVOR DE LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES. PRIVILEGIANDO EN TODO MOMENTO EL INTERÉS PÚBLICO, LA TRANSPARENCIA, LA SEGURIDAD, LA JUSTICIA Y LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS.;** Lo anterior para ser considerado de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**; al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representa uno de los proyectos de infraestructura estratégica más relevantes impulsados por el Estado mexicano para detonar el desarrollo económico, logístico y social del sureste del país, particularmente del estado de Oaxaca. Dicho proyecto se sustenta en una visión de integración regional que busca aprovechar la posición geográfica del Istmo como punto de conexión interoceánica, articulando infraestructura portuaria, ferroviaria y productiva bajo principios de desarrollo integral, sustentable e incluyente.

En este marco, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) fue constituido como un organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, que inició operaciones el 17 de junio de 2019, de conformidad con el decreto publicado en el

Diario Oficial de la Federación el 14 de junio del mismo año. Su objeto es instrumentar una plataforma logística que integre la prestación de servicios de administración portuaria en los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz de Ignacio de la Llave, y de Salina Cruz, Oaxaca, así como su interconexión mediante el transporte ferroviario, además de ejecutar acciones orientadas a contribuir al desarrollo de la región del Istmo de Tehuantepec.

La creación y operación del CIIT encuentra sustento en el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece la rectoría del Estado en el desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, así como para generar las condiciones que permitan la participación del sector privado en el desarrollo económico, promoviendo la competitividad y una política nacional de desarrollo industrial con vertientes sectoriales y regionales. Bajo esta premisa, el Estado mexicano ha considerado prioritario el desarrollo regional del Istmo de Tehuantepec, con el propósito de alentar y proteger la actividad económica, particularmente el comercio internacional que se realiza a través de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, el transporte ferroviario y la producción de bienes y servicios con mayor valor agregado.

El decreto de creación del CIIT establece, en su artículo 3º, que su patrimonio se integra con los recursos que le sean asignados en el Presupuesto de Egresos de la Federación, así como con los bienes muebles e inmuebles que aporte el Gobierno Federal y los demás ingresos o derechos que reciba por cualquier título. Asimismo, en el artículo quinto transitorio del propio decreto, se dispuso que, en un plazo no mayor a 180 días naturales, la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes actualizaría el capital social de diversas empresas de participación estatal mayoritaria —entre ellas el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.—, transfiriendo la totalidad de las acciones federales al patrimonio del CIIT. La dirección y administración de dicho organismo quedaron a cargo de una Junta de Gobierno y de un Director General, conforme a lo establecido en el artículo 5 del decreto.

Dentro de este proyecto integral, la infraestructura ferroviaria constituye un elemento central, tanto por su relevancia logística como por el servicio de transporte de pasajeros que ofrece a la población de la región. La Línea Z del ferrocarril interoceánico, inaugurada el 22 de diciembre de 2023, simbolizó el rescate de una ruta histórica que atraviesa la parte más angosta del territorio nacional y que durante décadas permaneció en condiciones de abandono. Su puesta en operación fue presentada como un hito en la recuperación de la conectividad ferroviaria del Istmo y como un componente clave para el desarrollo regional.

Obras de esta magnitud, financiadas con recursos públicos y concebidas como proyectos estratégicos para el desarrollo nacional, deben necesariamente cumplir con los más altos estándares de planeación, calidad constructiva, seguridad operativa y supervisión permanente. La infraestructura ferroviaria, especialmente en zonas con

condiciones geográficas complejas, exige rigor técnico, mantenimiento constante y una evaluación continua que garantice su funcionalidad, confiabilidad y, sobre todo, la protección de la integridad y la vida de las personas usuarias.

No obstante la relevancia estratégica del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el significado que representa la puesta en operación de su infraestructura ferroviaria, los acontecimientos recientes han evidenciado que la consolidación de proyectos de esta naturaleza conlleva responsabilidades permanentes en materia de seguridad, supervisión y atención a sus efectos sociales. La operación de la Línea Z, inaugurada en diciembre de 2023, no solo implica el traslado de mercancías, sino también de personas, lo que coloca en el centro del interés público la protección de la vida y la integridad de quienes hacen uso de este medio de transporte.

En este contexto, el accidente ferroviario ocurrido en el tramo de la Línea Z, a la altura del estado de Oaxaca, marcó un punto de inflexión en la percepción y evaluación del funcionamiento del Tren Interoceánico. El descarrilamiento de un convoy de pasajeros, en una zona de orografía compleja, generó afectaciones humanas y materiales que trascendieron el ámbito técnico del proyecto, colocando en la agenda pública la necesidad de revisar no solo las condiciones de la infraestructura, sino también los mecanismos de respuesta institucional frente a este tipo de eventos.

Los hechos pusieron de manifiesto que, tratándose de obras estratégicas de gran escala, los riesgos inherentes a su operación deben ser atendidos con criterios de máxima diligencia, transparencia y responsabilidad. Asimismo, evidenciaron que las consecuencias de un siniestro ferroviario no se limitan al momento del incidente, sino que se extienden a la atención de las personas afectadas y a la obligación del Estado de garantizar respuestas oportunas, integrales y eficaces frente a los daños ocasionados.

Este escenario obliga a profundizar en el análisis del papel que deben asumir las instancias públicas vinculadas al Corredor Interoceánico, particularmente en lo relativo a la supervisión, seguimiento y evaluación de las acciones derivadas de un evento de esta naturaleza, como parte del compromiso institucional con la seguridad, la legalidad y el interés público.

El accidente ferroviario ocurrido en la Línea Z del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec constituye un hecho de la mayor gravedad, tanto por sus consecuencias humanas como por el contexto técnico, administrativo y operativo en el que se produce. El descarrilamiento de un tren de pasajeros en un proyecto catalogado como estratégico para el desarrollo nacional obliga a realizar un análisis integral que trascienda el evento inmediato y atienda a los antecedentes documentados desde el inicio de la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria.

El convoy accidentado formaba parte del servicio regular de pasajeros que conecta el puerto de Salina Cruz, Oaxaca, con Coatzacoalcos, Veracruz. Partió a las 8:00 horas con aproximadamente 250 personas a bordo y, tras realizar su primera parada en la estación de Ixtepec —una de las estaciones históricas rehabilitadas para el proyecto, continuó su trayecto hacia la estación de Chivela, de nueva construcción. Sin embargo, a las 9:28 horas, cuando el tren se adentraba en una zona montañosa del estado de Oaxaca, las locomotoras perdieron el control y se salieron de los rieles a la altura de la localidad de Nizanda, en un tramo curvo ubicado en el filo de un barranco.

El impacto del descarrilamiento fue severo. Uno de los vagones de pasajeros se desenganchó y se deslizó varios metros cuesta abajo, mientras que otros quedaron suspendidos o atravesados sobre la vía férrea. El saldo humano fue trágico: las autoridades confirmaron la muerte de 14 personas y más de un centenar de pasajeros requirieron atención médica inmediata. De acuerdo con información oficial, 109 personas fueron trasladadas a distintos hospitales del estado de Oaxaca y al menos 36 permanecieron hospitalizadas, algunas de ellas con lesiones que requirieron intervenciones quirúrgicas.

La atención a la emergencia implicó el despliegue de aproximadamente 360 elementos de la Secretaría de Marina, así como la movilización de ambulancias terrestres y aéreas, vehículos especializados, equipos de rescate, un dron y la participación de cuerpos de bomberos y de la Cruz Roja. Instituciones del sector salud, como el Instituto Mexicano del Seguro Social y el IMSS-Bienestar, informaron que las personas lesionadas recibieron atención médica y seguimiento clínico. No obstante, diversas versiones documentadas señalaron deficiencias en la capacidad de respuesta hospitalaria, particularmente en unidades médicas de la región, donde se registraron retrasos prolongados y trasladados posteriores a otros hospitales ante la falta de atención o saturación de servicios.

Resulta especialmente relevante que, una hora y media antes de la salida del tren, una unidad de inspección de la vía reportó que el tramo se encontraba en condiciones operativas adecuadas. Dicho procedimiento, consistente en el recorrido de la vía mediante una unidad terrestre adaptada, tiene como finalidad detectar deformaciones, obstáculos o daños provocados por factores externos. Sin embargo, el hecho de que esta revisión no haya detectado fallas y que, aun así, se produjera un accidente de tal magnitud, pone en entredicho la suficiencia de los mecanismos de inspección y supervisión aplicados en la operación cotidiana del Tren Interoceánico.

Este suceso adquiere mayor relevancia al analizarse a la luz de los antecedentes documentados por la Auditoría Superior de la Federación, que desde 2019 ha advertido irregularidades sistemáticas en la planeación, ejecución y supervisión de las obras de rehabilitación de la Línea Z. De manera reiterada, la ASF señaló que los trabajos se

iniciaron sin contar con estudios y proyectos ejecutivos concluidos, situación que derivó en constantes modificaciones contractuales, reprogramaciones y ajustes técnicos una vez iniciadas las obras.

Entre las observaciones más graves se encuentran señalamientos relacionados con la “**deficiente planeación de los trabajos**”, errores aritméticos en el cálculo de precios unitarios, pagos en exceso por conceptos no acreditados, adquisición de materiales que no correspondían a las especificaciones técnicas contratadas y ausencia de una supervisión efectiva por parte de la instancia responsable de la obra. En particular, se documentaron problemas en la colocación del balasto —material fundamental para la estabilidad de la vía férrea—, así como la falta de especialistas responsables del control de calidad y del equipo adecuado para su correcta distribución.¹

Asimismo, las auditorías detectaron la instalación de rieles de menor peso y grosor al reportado oficialmente, lo que afecta directamente la resistencia estructural de la vía y eleva los riesgos durante la operación ferroviaria. En uno de los hallazgos más relevantes, se acreditó que se consideró el costo de rieles de mayor densidad, cuando en realidad se colocaron rieles de menor especificación, generando sobrecostos millonarios y comprometiendo la durabilidad de la infraestructura.

A lo anterior se suma que el proyecto de corrección de curvas y pendientes peligrosas —particularmente en tramos montañosos como el que atraviesa la región de Nizanda— presentó retrasos significativos y, en algunos casos, no avanzó conforme a lo programado, pese a que se realizaron pagos anticipados a empresas contratistas sin que existiera evidencia suficiente del avance físico de los trabajos. Estas observaciones fueron reiteradas por la ASF durante varios ejercicios fiscales consecutivos, sin que se tenga constancia pública de que hayan sido plenamente solventadas.

De manera paralela, organizaciones sociales y comunitarias del Istmo de Tehuantepec denunciaron desde años atrás irregularidades en la ejecución del proyecto ferroviario, incluyendo el uso de materiales de mala calidad, afectaciones recurrentes por lluvias, descarrilamientos previos y la suspensión parcial del servicio de carga y pasajeros. En comunicados públicos, se advirtió que los incidentes en la Línea Z habían sido constantes y que estos obedecían, principalmente, a la mala calidad de los trabajos realizados por diversas empresas constructoras.

En relación con el accidente más reciente, dichas organizaciones señalaron la inexistencia de un protocolo claro y eficaz de atención a emergencias, destacando que fueron pobladores y comuneros de la región quienes realizaron las primeras labores de rescate ante la pasividad inicial de algunas autoridades. Este señalamiento refuerza la

¹Consultado en: <https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/irregularidades-en-el-tren-interoceânico-asf-detecta-fallas-desde-2020/>

percepción de que no existían mecanismos plenamente articulados para responder de manera inmediata y ordenada ante un siniestro ferroviario de gran escala.

Finalmente, el conjunto de hechos descritos revela un patrón persistente de omisiones, advertencias no atendidas y decisiones administrativas que ignoraron alertas técnicas documentadas con antelación. En este sentido, diversos especialistas han señalado que el accidente no puede calificarse como un hecho imprevisible, sino como la consecuencia de una acumulación de fallas estructurales que, de haberse atendido oportunamente, pudieron haber mitigado o evitado un desenlace de esta magnitud.

Este contexto obliga a replantear el análisis del Tren Interoceánico no solo como un proyecto de infraestructura estratégica, sino como una responsabilidad permanente del Estado frente a las personas usuarias, las comunidades del Istmo y el interés público, particularmente en lo relativo a la seguridad, la supervisión y la atención integral de los daños derivados de su operación.

Los elementos expuestos permiten advertir que el accidente ocurrido en la Línea Z del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se inserta en un contexto previo de advertencias técnicas, administrativas y sociales que se remontan a los primeros años de ejecución del proyecto. Las observaciones formuladas por instancias de fiscalización, así como los señalamientos públicos realizados por organizaciones y comunidades de la región, revelan que existían antecedentes claros sobre deficiencias en la planeación, ejecución y supervisión de la infraestructura ferroviaria.

Las irregularidades detectadas a lo largo de diversos ejercicios fiscales dan cuenta de problemas persistentes relacionados con la calidad de los materiales empleados, la correcta ejecución de los trabajos, la modificación de proyectos sin sustento técnico suficiente y la falta de mecanismos efectivos de seguimiento y corrección. Estas condiciones, acumuladas con el paso del tiempo, generaron un entorno de vulnerabilidad en la operación de la Línea Z, particularmente en tramos con alta complejidad geográfica y mayores riesgos para la seguridad ferroviaria.

A este escenario se suman las denuncias formuladas por organizaciones sociales del Istmo de Tehuantepec, que desde años atrás alertaron sobre fallas estructurales y operativas en el Ferrocarril del Istmo. Dichos pronunciamientos adquieren especial relevancia al analizarse a la luz del accidente reciente, al evidenciar que las alertas no fueron atendidas con la debida oportunidad ni con acciones preventivas suficientes. En este sentido, resulta particularmente ilustrativo el comunicado emitido por la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo, en el que se afirma²:

²Consultado en: <https://desinformemonos.org/irregularidades-del-tren-interoceanico-fueron-denunciadas-desde-2019-ucizoni/>

"Irregularidades del Tren Interoceánico fueron denunciadas desde 2019: Comunicado de Ucizoni"

"En diferentes momentos entre 2019 y 2025 nuestra organización ha venido denunciando que en el diseño y en la ejecución de las obras de rehabilitación y modernización del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec se estaban cometiendo una serie de graves irregularidades... Los incidentes en la Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec han sido constantes, provocados todos por la mala calidad de los trabajos realizados... El grave accidente evidenció la falta de un protocolo de atención a este tipo de eventos y las limitaciones en la capacidad de respuesta institucional".

Este pronunciamiento sintetiza una preocupación sostenida en el tiempo por parte de comunidades directamente vinculadas con el trazo ferroviario, y pone de relieve que el accidente no solo debe analizarse desde una perspectiva técnica inmediata, sino también desde la falta de atención a las advertencias sociales y territoriales que acompañaron el desarrollo del proyecto.

En consecuencia, el cúmulo de antecedentes descritos conduce de manera directa a la reflexión sobre las responsabilidades institucionales que se desprenden de un evento de esta naturaleza, así como sobre la necesidad de garantizar respuestas claras, oportunas y eficaces frente a las afectaciones sufridas por las personas y comunidades involucradas, lo que da paso al planteamiento conclusivo del presente punto de acuerdo.

En atención a los antecedentes expuestos, a la gravedad del accidente ferroviario ocurrido en la Línea Z del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y a la acumulación de señalamientos técnicos, sociales e institucionales documentados a lo largo de los años, resulta indispensable que el Poder Legislativo del Estado de Oaxaca asuma un papel activo dentro del ámbito de sus atribuciones.

La magnitud de los hechos y sus consecuencias humanas exigen que existan mecanismos claros de seguimiento, supervisión y acompañamiento institucional que contribuyan a garantizar la atención adecuada y la reparación integral de los daños ocasionados a las víctimas.

En el Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca existe una instancia legislativa especializada en la materia, cuya naturaleza y competencias la colocan en una posición

idónea para intervenir en este contexto. La Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca³ establece expresamente que:

“Para el estudio de los asuntos, se nombrarán comisiones cuyo principal objetivo será la elaboración de dictámenes, informes, opiniones o resoluciones, a fin de contribuir al cumplimiento de las atribuciones y obligaciones constitucionales y legales del Congreso.”

Asimismo, dentro de la estructura legislativa se encuentra prevista la Comisión Permanente del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y Programas de Desarrollo Regional, reconocida formalmente en la ley, al señalarse que:

“Las Comisiones Permanentes serán las siguientes: VII. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y Programas de Desarrollo Regional.”

El Reglamento Interior del Congreso del Estado⁴ refuerza dichas atribuciones, al disponer que las comisiones permanentes conocerán y dictaminarán los asuntos relacionados con su denominación, estableciendo que a la referida comisión le corresponde:

“Conocerá de los planes y programas que tengan como fin impulsar el crecimiento económico regional y local de los diversos programas y modelos en la materia, y las demás que les confiera este Reglamento, las leyes aplicables o los acuerdos parlamentarios.”

De igual forma, el propio Plan de Trabajo de la Comisión Permanente del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y Programas de Desarrollo Regional⁵ define con claridad su propósito y orientación, al establecer que:

“El propósito de la Comisión Permanente será impulsar y promover el trabajo legislativo a fin de contribuir al mejoramiento económico, social, ambiental y cultural, con sustentabilidad e inclusión, en el marco del Corredor Interoceánico y de la implementación de programas de desarrollo regional.”

Y precisa como objetivo central:

³ Consultado en:

[https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs66.congresooaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Ley_Organica_del_Poder_Legislativo_\(Dto_ref_743_aprob_LXVI_Legis_12_agosto_2025\).pdf](https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs66.congresooaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Ley_Organica_del_Poder_Legislativo_(Dto_ref_743_aprob_LXVI_Legis_12_agosto_2025).pdf)

⁴ Consultado en:

[https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs66.congresooaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Reglamento_Interior_del_Congreso_del_Edo_de_Oaxaca_\(Ref_dto_743_aprob_LXVI_Legis_12_agosto_2025\).pdf](https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs66.congresooaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Reglamento_Interior_del_Congreso_del_Edo_de_Oaxaca_(Ref_dto_743_aprob_LXVI_Legis_12_agosto_2025).pdf)

⁵ Consultado en:

https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs66.congresooaxaca.gob.mx/comisiones_permanentes/CIITPDR/PA_T_CIITPDR_2024-2025.pdf

"Fortalecer las bases legislativas necesarias a través de la coordinación interinstitucional para contribuir al desarrollo de las regiones del estado de Oaxaca y la consolidación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con una visión integral, sustentable, incluyente y transparente."

Incluso, dentro de sus reglas de funcionamiento, se reconoce expresamente que dicha comisión cuenta con facultades para realizar acciones de seguimiento y verificación, al establecerse que:

"La Comisión Permanente podrá solicitar información oficial, realizar foros, consultas y demás actuaciones necesarias para la investigación, estudio y desahogo de los asuntos que le sean encomendados."

Bajo este marco jurídico y programático, y frente a los hechos que han afectado de manera directa a personas usuarias del Tren Interoceánico, el presente exhorto tiene como objetivo solicitar que la Comisión Permanente del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y Programas de Desarrollo Regional de la LXVI Legislatura del Congreso del Estado de Oaxaca funja como una instancia de supervisión legislativa, a fin de dar seguimiento puntual a las acciones emprendidas para la reparación óptima, integral y efectiva de los daños causados a las víctimas del accidente ferroviario.

La intervención de dicha Comisión no solo resulta congruente con sus atribuciones legales y con su plan de trabajo, sino que constituye una expresión del compromiso del Poder Legislativo con la seguridad, la justicia y la protección de los derechos de las personas afectadas, así como con la transparencia y la rendición de cuentas en el desarrollo y operación de proyectos estratégicos de infraestructura que impactan directamente a la población del estado de Oaxaca; En razón de lo expuesto, someto a la consideración del Pleno de este Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca el presente:

PUNTO DE ACUERDO

**POR EL QUE LA SEXAGESIMA SEXTA LEGISLATURA EXHORTA
RESPETUOSAMENTE:**

ÚNICO.- A LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y PROGRAMAS DE DESARROLLO REGIONAL, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES LEGALES, ASUMA DE MANERA PLENA, ACTIVA Y PERMANENTE LA SUPERVISIÓN, VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO ESTRICTO DE TODAS LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES, A FIN DE GARANTIZAR EL ESCLARECIMIENTO DE LOS HECHOS, EL ACCESO A LA VERDAD, LA

TRANSPARENCIA EN LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES, LA RENDICIÓN DE CUENTAS Y LA REPARACIÓN INTEGRAL DEL DAÑO DERIVADO DEL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EN LA LÍNEA Z DEL TREN INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, EN FAVOR DE LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES. PRIVILEGIANDO EN TODO MOMENTO EL INTERÉS PÚBLICO, LA TRANSPARENCIA, LA SEGURIDAD, LA JUSTICIA Y LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS.

TRANSITORIOS

PRIMERO. – El presente acuerdo entrará en vigor el día de su aprobación.

SEGUNDO. – Comuníquese a las instancias correspondientes para los efectos legales correspondientes.

Dado en la sede del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca,

San Raymundo Jalpan, Centro, Oaxaca; a 2 de enero del 2026.

ATENTAMENTE

DIP. ALEJANDRA GARCÍA MORLAN.



CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
PODER LEGISLATIVO

LXVI LEGISLATURA

DEPARTAMENTO
DIPUTADA
ALEJANDRA GARCÍA MORLAN

HOJA DE FIRMA REFERENTE AL PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y PROGRAMAS DE DESARROLLO REGIONAL, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES LEGALES, ASUMA DE MANERA PLENA, ACTIVA Y PERMANENTE LA SUPERVISIÓN, VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO ESTRÍCTO DE TODAS LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES, A FIN DE GARANTIZAR EL ESCLARECIMIENTO DE LOS HECHOS, EL ACCESO A LA VERDAD, LA TRANSPARENCIA EN LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES, LA RENDICIÓN DE CUENTAS Y LA REPARACIÓN INTEGRAL DEL DAÑO DERIVADO DEL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EN LA LÍNEA Z DEL TREN INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, EN FAVOR DE LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES. PRIVILEGIANDO EN TODO MOMENTO EL INTERÉS PÚBLICO, LA TRANSPARENCIA, LA SEGURIDAD, LA JUSTICIA Y LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS