



**INFORME
CONCLUSIVO
DE LA
INVESTIGACIÓN**

“Caso Tren Interoceánico”

**FISCALÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA**

ABRIL 2026



Contenido

1. NATURALEZA, ALCANCE Y TRATAMIENTO DEL INFORME CONCLUSIVO.....	3
2. HECHOS.....	3
3. CONSIDERACIONES.....	8
a. Antecedentes históricos.....	8
b. Fundamento.....	14
c. Alcance.....	25
d. Delitos investigados.....	26
e. Actos y diligencias por línea de investigación.....	26
i. Homicidio y lesiones culposas.....	26
ii. Daño en propiedad ajena.....	80
iii. Ataques y daños a las vías generales de comunicación.....	81
iv. Uso ilícito de atribuciones.....	86
v. Ejercicio ilícito de servicio público.....	87
e. Consideraciones.....	90
f. Circunstancias relevantes.....	102
4. DETERMINACIÓN.....	110

FGR
FISCALÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA



1. NATURALEZA, ALCANCE Y TRATAMIENTO DEL INFORME CONCLUSIVO.

1. El presente informe se rinde en el marco del derecho de las víctimas y de la sociedad a conocer la verdad de lo ocurrido, su planteamiento se realiza a partir de los hallazgos obtenidos después de haber agotado las líneas de investigación correspondientes, en observancia de los principios rectores del procedimiento penal acusatorio, particularmente los de objetividad, legalidad, profesionalismo, imparcialidad y debida diligencia que rigen la actuación del Ministerio Público, con respeto irrestricto a los estándares constitucionales y convencionales en materia de investigación penal.
2. Se presentan datos técnicos y se mantienen reservados los actos de investigación particulares y propios de la indagatoria, debido al tratamiento particular de los mismos, en términos de lo previsto en el artículo 218 del Código Nacional de Procedimientos Penales.

2. HECHOS.

3. El 28 de diciembre del 2025, a las 9:38 horas aproximadamente, a la altura del kilómetro Z 230+290 tramo Chívela Nizanda, del municipio de Asunción Ixtaltepec, en el Estado de Oaxaca, se descarriló el tren denominado PSCCT-28, conformado por dos locomotoras (una en operación y otra inactiva), identificadas como locomotora FIT-3027 y FIT-3006, y cuatro coches acoplados, identificados como FIT-

161209, FIT-161211, FIT-161207 y FIT-161102, de la línea "Z" del Tren Interoceánico, el cual era operado por la concesionaria Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., lo que ocasionó la muerte de 14 personas y 104 personas lesionadas, de los 226 pasajeros, 6 trabajadores de la empresa y 3 operadores, que iban a bordo del tren, motivo por el cual la Fiscalía Federal en el Estado de Oaxaca, de la Fiscalía General de la República con sede en Matias Romero, inició la investigación correspondiente por los delitos de homicidio, lesiones, daños en propiedad ajena y ataques a las vías de comunicación.



4. De la investigación realizada respecto del siniestro ferroviario, se determinó que la locomotora FIT-3027 y el coche acoplado FIT-161207 no presentaron evidencia de descarrilamiento, conservando

su posición operativa sobre la vía. En contraste, se estableció que la locomotora FIT-3006 sufrió daños al impactar contra el talud derecho de la vía. Asimismo, el coche FIT-161102 registró el descarrilamiento de sus ruedas delanteras; el coche FIT-161207 quedó inclinado hacia el precipicio; y el coche FIT-161209 se localizó en el fondo de este, volcado sobre su costado derecho.



5. Una vez que se tuvo conocimiento del accidente ferroviario, se activó de forma inmediata el plan de emergencia, por parte de la Secretaría de Marina.



6. La empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A de C.V., colaboró en todo momento con el suministro de los Hi-riel y personal necesarios, traslado de los cuerpos de emergencia al lugar del hecho. Acudieron personal de la Secretaría de Marina, de la Secretaría de la Defensa Nacional, Guardia Nacional, Policía Estatal, Protección Civil y Gestión de Riesgos de Oaxaca —paramédicos y bomberos— y Policía Municipal, quienes brindaron los primeros auxilios a las personas lesionadas y apoyaron en la evacuación del resto de los pasajeros.
7. De igual forma apoyaron en el traslado de las personas lesionadas, a las instituciones de salud más cercanas al lugar, para que se les

brindara de forma inmediata la asistencia médica requerida.

8. Así mismo, el lugar del hecho fue resguardado para su preservación, por elementos de la Policía Federal Ministerial, Secretaría de la Defensa Nacional, Guardia Nacional y Secretaría de Marina, hasta en tanto se culminará con las diligencias ministeriales. Fueron aseguradas por el agente del Ministerio Público de la Federación, las 2 locomotoras y los 4 coches que conformaban el tren afecto, para realizar los dictámenes correspondientes que permitieran esclarecer los hechos.
9. De los 226 pasajeros, 6 trabajadores de la empresa y 3 operadores que iban a bordo del tren, 14 personas perdieron la vida y 100 personas resultaron lesionadas.
10. Las personas lesionadas fueron atendidas en clínicas y hospitales pertenecientes a la Secretaría de Salud, IMSS, IMSS Bienestar, ISSSTE, Hospitales Navales, Cruz Azul, PEMEX y atendiendo a las necesidades particulares de cada lesionado, algunos de ellos fueron trasladados y atendidos en los hospitales Centro Médico Nacional 20 de noviembre ISSSTE, Hospital Regional "General Ignacio Zaragoza" ISSSTE, Hospital de traumatología Dr. Victorio de la Fuente Narváez y Centro Médico Nacional Siglo XXI, en la Ciudad de México.

3. CONSIDERACIONES.

a. Antecedentes históricos.

11. El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec fue inaugurado desde la época de Porfirio Díaz. Las ciudades de Salina Cruz, Oaxaca y de Coatzacoalcos, Veracruz no existían, se fundaron a raíz de la construcción de ambos puertos por el general Díaz. También fue bajo el gobierno del general Porfirio Díaz cuando se terminó finalmente la construcción del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, el cual fue inaugurado oficialmente el 23 de enero de 1907.¹
12. Los registros históricos indican que 60 trenes corrían diariamente en este cruce interoceánico, principalmente para llevar y traer mercancía del Pacífico hacia la costa este de los Estados Unidos, pero a raíz del inicio de operaciones del Canal de Panamá, vino a menos y se abandonó.
13. El auge experimentado en la región del Istmo fue seguido de un periodo de crisis económicas, políticas y sociales, con las cuales se vieron canceladas las posibilidades de desarrollar la región que,

¹ Se obtuvo información con base en los datos aportados por el Centro Federal de Inteligencia Criminal, a través del análisis de contexto enfocado en la Línea Z del Tren Interoceánico, el producto de inteligencia generado por el Centro Federal de Inteligencia criminal fue elaborado con base en lo dispuesto en los artículos 11 fracción X, 14, 39, 45, 47 y 48 de la Ley de la Fiscalía General de la República y artículos 5 fracción X, inciso d, subinciso III, 7 y 164 del Estatuto Orgánico de la Fiscalía General de la República.

aunado a la apertura del Canal de Panamá (1914), trajo consigo la desvalorización de la zona como ruta interoceánica.

14. El 14 de junio de 2019, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
15. Se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Estatuto Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el 02 de marzo de 2020.
16. Se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, el 14 de agosto de 2020.
17. La Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) es la columna vertebral del proyecto interoceánico, conectando Salina Cruz (Oaxaca) con Coatzacoalcos (Veracruz), con una vía principal de 304 kilómetros (tramo del km 230+000 al km 235+000). Diseñada para el transporte mixto (pasajeros y carga), con estaciones para pasajeros en Coatzacoalcos, Jaltipan, Medias Aguas, Jesús Carranza, Donaji, Palomares, Mogoñe, Matías Romero, Chivela, Ixtepec y Salina Cruz.



18. El proyecto comenzó en el año 2019, modernizando una línea histórica con rieles pesados, durmientes de concreto y nueva señalización. Incluye estaciones de pasajeros, 7 talleres, 4 patios de maniobras y un centro de control en Matías Romero. El Tren Interoceánico comenzó operaciones de carga en septiembre de 2023. La Línea Z, dedicada exclusivamente al transporte de pasajeros, fue inaugurada el 22 de diciembre de 2023.







19. La rehabilitación y nuevo trazado de la Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec tuvo como objetivo principal mejorar las condiciones generales de la línea entre los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz y de Salina Cruz en Oaxaca. Se ha buscado aumentar la velocidad comercial actual, la eficiencia operativa, el volumen de toneladas netas transportadas anualmente y los ingresos operativos; al mismo tiempo que se proporciona accesibilidad y movilidad a ambos puertos.
20. El kilómetro en donde sucedió el siniestro, es el kilómetro 230+290 de la vía Z. del Ferrocarril Interoceánico, tramo Chívela-Nizanda, municipio de Asunción Ixtaltepec, Estado de Oaxaca. Lugar que comprende la parte norte de una curva compuesta, de las llamadas curva circular con clotoides (espirales) de transición de entrada y de salida.

FGR

**FISCALÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA**



Imagen, solo con fines de referencia para ubicación general.

21. La velocidad máxima en la línea Z consta en el documento denominado horario ferroviario, el cual para las estaciones que se identifican en la siguiente imagen como 4, 6, 7, 8, 9 y 14, es de 70 kilómetros por hora.

No.	ESTACIÓN	LINEA	PK	DE	A	DISTANCIA KM	VELOCIDAD	TIEMPO EN	ESTADO
							KM/HR	MINUTOS	
1	SALINA CRUZ	Z	303	303.302	296.200	7.102	30	15	OAXACA
2	LIMITE DE PATIO	Z	-	296.200	292.964	3.236	30	7	OAXACA
3	HIDALGO	Z	292	292.964	292.543	0.421	65	1	OAXACA
4	TÉRMINA ZL	ZL	15	292.543	291.040	0.703	70	1	OAXACA
5	PEARSON	Z	290	290.284	289.237	1.047	30	3	OAXACA
6	LIBRAMIENTO SUR (LBS)	ZL	13	16.386	2.111	12.205	70	11	OAXACA
7	LIBRAMIENTO NORTE (LBN)	ZL	0.7	2.111	0.757	1.354	70	2	OAXACA
8	INICIO -ZL	ZL	0	0.757	0.005	0.752	70	1	OAXACA
9	GUICHIBE	Z	275	281.513	264.786	16.727	70	15	OAXACA
10	COMITANCILLO	Z	264	264.786	256.600	8.186	60	9	OAXACA
11	LIMITE DE PATIO	Z	-	256.600	256.000	0.600	30	2	OAXACA
12	IXTEPEC	Z	257	256.000	253.300	2.700	30	6	OAXACA
13	LIMITE DE PATIO	Z	-	253.300	250.000	3.300	30	3	OAXACA
14	PALOMA	Z	253	250.000	243.526	6.474	70	7	OAXACA
15	LA MATA	Z	243	243.526	238.472	5.054	55	6	OAXACA
16	NIZANOA	Z	238	238.472	226.727	11.745	50	15	OAXACA
17	CHIVELA	Z	226	226.727	217.532	9.195	55	11	OAXACA
18	ALMOLOYA	Z	217	217.532	213.297	4.235	55	5	OAXACA
19	LACUNAS	Z	213	213.297	204.500	8.797	40	14	OAXACA
20	LIMITE DE PATIO	Z	-	204.500	204.000	0.500	30	1	OAXACA
SUMA DE ESTA PAG						104.333		138	

garantía de que quien resulte penalmente responsable no permanezca impune y la reparación integral de los daños ocasionados por la conducta delictiva. Dichos objetivos configuran el marco constitucional que orienta la actuación de las autoridades ministeriales y jurisdiccionales, asegurando que el proceso penal se desarrolle conforme a los principios de justicia, legalidad y respeto a los derechos humanos.

24. Desde una perspectiva técnico-jurídica, estas finalidades poseen una naturaleza teleológica que informa cada fase del procedimiento penal acusatorio y oral. El pleno esclarecimiento de los hechos no se agota en la mera reconstrucción fáctica, sino que exige una investigación objetiva, diligente y científica, con observancia de la cadena de custodia, la recolección y preservación de indicios, así como una valoración probatoria racional y motivada por parte del órgano jurisdiccional. Tal esclarecimiento se traduce en decisiones fundadas en estándares de prueba constitucionalmente compatibles y en la prohibición de condenas sustentadas en meras conjeturas, lo que robustece la confiabilidad del sistema y su legitimidad democrática.
25. La protección efectiva de toda persona inocente expresa, en clave constitucional, la vigencia práctica de la presunción de inocencia, el estándar de prueba más allá de toda duda razonable para la sentencia condenatoria y la distribución correcta de la carga probatoria durante el juicio.
26. Esta finalidad impone al Ministerio Público y a las policías de

investigación el deber de actuar con objetividad y profesionalismo, evitando sesgos confirmatorios; y a los jueces, el deber de controlar la legalidad de los actos de molestia, excluir prueba ilícita y garantizar la defensa técnica adecuada, la contradicción y la inmediación probatoria. La tutela de la inocencia no es un obstáculo, sino una condición de validez de toda pretensión punitiva.

27. Por su parte, la garantía de que quien resulte penalmente responsable no permanezca impune, se articula con el deber estatal de investigar, perseguir y sancionar con debida diligencia, dentro de plazos razonables y con apego a los principios de proporcionalidad y necesidad. Ello comporta la conducción estratégica de la investigación, la solicitud y control judicial de medidas cautelares idóneas, el uso responsable de salidas alternas y criterios de oportunidad cuando procedan, y la emisión de sentencias motivadas que reflejen una correcta subsunción típica y una individualización de la pena conforme a fines preventivo-generales y preventivo-especiales legítimos. La no impunidad, así entendida, es también una garantía para las víctimas y para la sociedad en su conjunto.
28. La reparación integral de los daños ocasionados por la conducta delictiva exige una respuesta estatal centrada en la víctima, que abarque no solo la restitución y compensación, sino también medidas de rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición, con ejecución efectiva y supervisora judicial. La integralidad de la reparación presupone la identificación temprana de necesidades, la

evaluación del impacto y la coordinación interinstitucional para materializar prestaciones y medidas de apoyo, evitando la revictimización y asegurando el acceso efectivo a la justicia.

29. Estas finalidades constitucionales operan como criterios rectores e interdependientes que ordenan la función de investigación del Ministerio Público y de las policías, la actividad pericial, la dirección judicial del proceso y la actuación de las defensorías y asesorías jurídicas.
30. Su cumplimiento demanda un equilibrio cuidadoso entre verdad, libertad, seguridad y dignidad humana, de modo que el proceso penal, guiado por los principios de publicidad, contradicción, concentración, continuidad e inmediación, se constituya en un medio legítimo para resolver conflictos penales con base en la ley y los derechos humanos.
31. Así, el sistema penal no solo sanciona conductas reprochables y repara a las víctimas, sino que también fortalece la confianza pública al demostrar que la potestad punitiva del Estado se ejerce con racionalidad, control y límites constitucionales.
32. Por su parte, el derecho a la verdad, reconocido en el artículo 13 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, constituye un componente esencial del marco interamericano de garantías, en tanto integra la prerrogativa de los familiares de las víctimas de graves violaciones a derechos humanos de acceder, de manera completa, fidedigna y oportuna, a la información relativa a los

hechos, sus circunstancias, responsables y patrones de actuación.

33. Este derecho se articula como una manifestación del acceso a la justicia y se vincula directamente con la obligación constitucional e internacional del Estado de emprender investigaciones serias, exhaustivas, imparciales y orientadas a la determinación de la verdad material. Su satisfacción forma parte de las medidas de reparación integral, en la medida en que constituye un mecanismo indispensable para restituir, en lo posible, los derechos afectados y garantizar la no repetición, así como para remediar la vulneración derivada de la negación o restricción al conocimiento público y familiar de la verdad histórica y jurídica de los hechos.
34. El derecho a la verdad se reconoce como derivación del acceso a la justicia y de los deberes estatales de investigar, juzgar y sancionar graves violaciones, con estándares de seriedad, exhaustividad, imparcialidad y orientación a la verdad material.
35. Los principios de debida diligencia, pro-persona y máxima protección, así como las obligaciones de investigar y preservar evidencia, informan la actuación ministerial y pericial en sede penal.
36. La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha afirmado de manera constante que, en el contexto de un Estado democrático de derecho, la actuación de las autoridades debe sujetarse al principio de máxima divulgación, el cual constituye un eje estructural del derecho de acceso a la información pública.

37. Dicho principio establece una presunción *ius tantum* de publicidad respecto de toda la información que obre en poder del Estado, de modo que cualquier limitación a su acceso solo resulta admisible cuando se encuentre prevista bajo un régimen excepcional, debidamente delimitado y sustentado en una justificación estricta, suficiente y proporcional.
38. En esta lógica, el derecho de acceso a la información no se circunscribe a la mera facultad de las personas de conocer o constatar los hechos, sino que impone al Estado una obligación positiva de transparencia, consistente en garantizar la divulgación pública, completa, oportuna y veraz de la información relevante. Esta obligación comprende no solo la entrega formal de datos, sino también la adopción de medidas que aseguren que la información difundida refleje fielmente los hechos y permita un escrutinio efectivo por parte de la sociedad.
39. Sin perjuicio de lo anterior, el ejercicio de dicha obligación estatal debe realizarse en armonía con la protección de otros derechos y bienes jurídicos igualmente relevantes.
40. En particular, la publicidad de la información no debe traducirse en un daño adicional ni comprometer la seguridad, la integridad personal o los intereses legítimos de las víctimas, de sus familiares, de los testigos o de cualquier otra persona vinculada con los hechos materia de investigación. Lo mismo sucede con la obligación de la autoridad investigadora de guardar sigilo de las indagatorias, razón

por la que en los informes públicos que se rindan, se debe extremar especial cuidado en cohesionar la publicidad con la reserva de los datos personales y los actos de investigación en concreto que están cubiertos de la obligación de sigilo en cuestión.

41. En consecuencia, corresponde al Estado efectuar una ponderación cuidadosa y razonable entre el principio de máxima divulgación y la protección de los derechos de las personas involucradas, a fin de asegurar que la transparencia se ejerza de manera compatible con los estándares interamericanos de derechos humanos³.
42. En efecto, la persecución penal no puede concebirse únicamente como una potestad abstracta del Estado, sino como una función pública sometida a principios de legalidad, objetividad, debida diligencia y rendición de cuentas, cuyo cumplimiento exige el pleno conocimiento de las circunstancias fácticas, contextuales y normativas en que se produjeron los hechos ilícitos.
43. La garantía del derecho a la verdad opera como un mecanismo institucional indispensable para el fortalecimiento de la legalidad penal, pues condiciona la validez material de la investigación y del proceso penal. Una investigación deficiente, incompleta o meramente formal no solo vulnera los derechos de las víctimas, sino

³ Este criterio lo sostuvo en las sentencias siguientes:

- Caso Gomes Lund y otros ("Guerrilha do Araguaia") vs. Brasil, Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 24 de noviembre de 2010. Serie C No. 219.
- Caso Comunidad Campesina de Santa Bárbara vs. Perú. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 1 de septiembre de 2015. Serie C No. 299.
- Caso García Ibarra y otros vs. Ecuador. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 17 de noviembre de 2015. Serie C No. 306.

que compromete la legitimidad misma de la actuación estatal, favorece escenarios de impunidad estructural y erosiona la confianza pública en los órganos de procuración e impartición de justicia.

44. En consecuencia, la obligación estatal de investigar debe ser entendida como un deber jurídico reforzado, que impone la adopción de todas las medidas razonables, técnicas y jurídicas necesarias para el esclarecimiento integral de los hechos y la determinación de las responsabilidades correspondientes.
45. La extinta Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que el derecho a la verdad constituye una prerrogativa fundamental de las víctimas de violaciones a derechos humanos y de sus familiares. Este derecho implica, de manera inescindible, la facultad de conocer de manera completa, fidedigna y oportuna los hechos ocurridos, así como las circunstancias, motivaciones y responsables que dieron lugar a la afectación.⁴
46. En esa línea, el máximo tribunal reconoció que el derecho a la verdad se integra por una dimensión individual, vinculada directamente con la dignidad de las víctimas, y una dimensión colectiva, orientada a garantizar la transparencia, la rendición de cuentas y la no repetición de los hechos lesivos.
47. Asimismo, se afirmó que las víctimas cuentan con la garantía de

⁴ Al resolver el amparo en revisión 382/2015.

acceder a un recurso efectivo, entendido como un mecanismo idóneo para asegurar la investigación exhaustiva, imparcial y diligente de los hechos, y con ello materializar su derecho a la verdad. Este estándar se desprende no solo del orden constitucional mexicano, sino también de las obligaciones internacionales asumidas por el Estado en materia de derechos humanos, particularmente conforme a los artículos 1º y 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los criterios desarrollados por la Corte Interamericana de Derechos Humanos.⁵

48. De conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, particularmente en lo previsto por sus artículos 1º, 6º, apartado A, fracción II, 16º y 20, apartado B, fracción I, debe destacarse que en el Estado mexicano todas las personas gozan de los derechos humanos reconocidos tanto en la propia Constitución como en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio únicamente puede restringirse o suspenderse en los casos y bajo las condiciones expresamente establecidas en la Norma Fundamental. Dichas normas relativas a derechos humanos deben interpretarse en todo momento de conformidad con la Constitución y los tratados internacionales de la materia, favoreciendo siempre la protección más amplia a las personas.

49. Por lo que respecta al marco legal en materia de transparencia, la

⁵ Al resolver el amparo en revisión 382/2015.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en sus artículos 106, 107, 112 fracción XII, 113 y 115, establece que cuando se niegue el acceso a la información por actualizarse algún supuesto de clasificación, el Comité de Transparencia deberá confirmar, modificar o revocar la decisión, señalando las razones y circunstancias que motivan la clasificación, así como aplicando en todo momento la prueba de daño y determinando el plazo de la reserva. Dicha prueba exige que se justifique que la divulgación representa un riesgo real, demostrable e identificable de perjuicio significativo al interés público o a la seguridad nacional, que dicho riesgo supere el interés público general de la difusión y que la limitación resulte proporcional y el medio menos restrictivo para evitar el daño.

50. Se considera información reservada aquella que se encuentre contenida en investigaciones de hechos constitutivos de delito que se tramiten ante el Ministerio Público, y se clasifica como información confidencial aquella que contiene datos personales de una persona física identificada o identificable, así como el pronunciamiento sobre la existencia o inexistencia de quejas, denuncias o procedimientos administrativos en trámite o que no hayan concluido con sanción firme.
51. En el ámbito procesal penal, el Código Nacional de Procedimientos Penales reconoce en su artículo 13 el principio de presunción de inocencia, disponiendo que toda persona será tratada como tal en todas las etapas del procedimiento mientras no exista sentencia

firme.

52. El artículo 15 del mismo ordenamiento reconoce el derecho a la intimidad y privacidad, estableciendo la obligación de proteger la información relativa a la vida privada y los datos personales, y el artículo 218 dispone que los actos de investigación son estrictamente reservados, permitiendo su acceso únicamente a las partes en los términos legales aplicables.
53. Ahora bien, es importante establecer que, la investigación de los hechos que la ley señala como delito se rige por lo dispuesto en el Código Nacional de Procedimientos Penales, ordenamiento de observancia general, el cual establece los principios, autoridades competentes, objeto y reglas que deben observarse en el desarrollo de la actividad investigadora.
-
54. Los artículos 215 a 218 del Código Nacional regulan los actos de investigación y los requisitos para su inicio y desarrollo, precisando que estos deben realizarse de manera inmediata, exhaustiva y sin dilaciones indebidas, siempre que resulten idóneos y necesarios para el esclarecimiento de los hechos. De igual forma, se dispone que los actos de investigación que impliquen afectación a derechos fundamentales deberán contar, cuando así lo exija la ley, con autorización judicial previa.
-
55. Finalmente, el artículo 20, apartado C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los preceptos citados

del CNPP, obliga a las autoridades investigadoras a garantizar los derechos de las víctimas, entre ellos el acceso a la justicia, la reparación del daño y la participación en el procedimiento penal, lo cual debe observarse transversalmente a lo largo de toda la investigación.

56. En consecuencia, la actuación ministerial y policial en la investigación penal se encuentra plenamente sujeta al marco jurídico descrito, el cual establece con claridad su objeto, límites y finalidades, asegurando que el ejercicio de la potestad punitiva del Estado se lleve a cabo conforme a derecho y con pleno respeto a los derechos humanos.

c. Alcance.

-
57. Este informe se presenta en cumplimiento de la obligación del Estado de garantizar el derecho a la verdad que asiste a las víctimas del siniestro ferroviario. Para tal efecto, se integran y analizan los actos de investigación, diligencias practicadas y hallazgos documentados durante el proceso correspondiente, en el cual se agotaron de manera exhaustiva todas las líneas de investigación legalmente procedentes.
 58. El conjunto de estas actuaciones permite establecer hechos sólidos, verificados e irrefutables respecto de lo ocurrido en la fecha de los acontecimientos.

d. Delitos investigados.

59. Se llevaron a cabo diversos actos de investigación por parte del agente del Ministerio Público de la Federación, respecto de los siguientes delitos: homicidio y lesiones culposas, daño en propiedad ajena, ataques y daños a las vías generales de comunicación, uso ilícito de atribuciones y ejercicio ilícito de servicio público.

e. Actos y diligencias por línea de investigación.

i. Homicidio y lesiones culposas.

60. Estos delitos fueron el resultado de los fallecimientos y las lesiones, asociados con el siniestro, siempre que el mismo no haya sido previsible o previo confiado en que no se produciría, en virtud del incumplimiento a un deber de cuidado, que se debía y podía observar según las circunstancias y condiciones particulares.
61. Los delitos en cuestión se confirman con los actos de investigación y diligencias más importantes que se describen a continuación:
62. Con las entrevistas⁶ a 108 testigos se desprende, de manera

⁶ Durante el desarrollo de la investigación se llevaron a cabo diversas entrevistas, de diversas personas, tanto de personas pasajeras del tren con lesiones y sin lesiones, así como a víctimas indirectas.

consistente, que el tren circulaba a exceso de velocidad, evidenciado por oscilaciones laterales (movimiento de “lado a lado”) y por la caída de equipaje previo y hasta el momento del descarrilamiento. Se anexan tres fragmentos testimoniales que corroboran esta versión de forma convergente y sin contradicciones sustantivas.

63. *“(…) que el Ferrocarril en las primeras curvas se tambaleaba, pero pensé que era normal, en una curva que estaba muy cerrada, se escucha un fuerte golpe, de la nada siento como el vagón donde íbamos comienza a caer al precipicio, a unos 80 metros hacia abajo dando vueltas, cuando se impacta el vagón en el piso quedando el techo en el piso y las ruedas hacia arriba (…)”.*
64. *“(…) por lo que comenzamos a avanzar y comenzamos a advertir que el tren tomaba mayor velocidad, comenzaba a incrementar su velocidad y comenzamos a sentir como si el pecho se presionaba, como cuando estas en los juegos mecánicos y que toman velocidad y te provocan como una sensación rara entre el pecho y el estómago, y como veníamos en el vagón de enfrente, si podía ver por la ventana pero recuerdo que previo al accidente, creo que era como una curva, y de repente sentí que comenzamos a volar, (…)”.*
65. *“(…) escuché que unos de los expertos del tren comentaron que el conductor del maquinista debía bajar la velocidad porque iba en forma pendular, traía muchos pasajeros. Pasa un tiempo de 25 minutos antes de la Chivela, cerré los ojos y en ese momento sentí*

como se volteaba el tren (...)".

66. *"(...) el tren en promedio iba a una velocidad aproximada de 60 a 80 kilómetros por hora. Pasadas unas 2 horas o más de viaje al estar dormitando, sintió un golpe seco y un ruido como si hubieran colisionado dos fierros, los pasajeros del vagón 2 referían que el maquinista aceleró en la bajada y que por eso el tren se descarriló (...)"*.
67. *"(...) durante el viaje sintió que el tren llevaba una velocidad normal y constante, ya que no desaceleraba en las curvas, posteriormente escuchó que personal del tren decía por radio que el maquinista le bajara la velocidad, 10 o 15 minutos antes del impacto volví a escuchar el comentario de que el maquinista bajara la velocidad esto por el radio que portaba un trabajador del tren..." (...)"*.
68. De la revisión integral de los trece dictámenes médicos de necropsia de ley, se advierte de manera uniforme que la causa inmediata y directa del fallecimiento de las víctimas corresponde a traumatismos múltiples.
69. Dichos traumatismos son congruentes, compatibles y directamente atribuibles al siniestro ferroviario materia de investigación.
- I. Los informes periciales describen lesiones de carácter letal localizadas en diversas regiones corporales, cuya mecánica de producción se vincula causalmente con la dinámica del evento. Tal uniformidad pericial permite sostener, desde el punto de vista médico-legal, que el mecanismo lesivo es

consistente con fuerzas de gran intensidad derivadas de un impacto ferroviario, lo cual descarta la presencia de factores externos o previos que pudieran constituirse como causa autónoma del deceso.

- II. La coincidencia técnica entre los dictámenes permite acreditar de manera suficiente la relación de causalidad entre el siniestro y la pérdida de la vida de las personas afectadas. Ello cumple con los estándares de certeza razonable exigidos por la normatividad aplicable para establecer que el evento ferroviario fue la causa eficiente y determinante de los resultados dañosos. En consecuencia, la evidencia pericial sustenta sólidamente la configuración del nexo causal necesario para la responsabilidad jurídica correspondiente.
- III. La realización de 38 entrevistas a familiares de las 14 víctimas fallecidas, así como la práctica de los actos de reconocimiento y las diligencias subsecuentes para la entrega de los cuerpos, constituye un conjunto de actuaciones indispensables para garantizar el cumplimiento del estándar de debida diligencia reforzada aplicable en contextos de pérdida de vida humana. Dichas actuaciones no solo permiten la identificación plena de las víctimas fallecidas, sino que materializan el derecho de los familiares a recibir información veraz, oportuna y completa sobre el destino final de sus seres queridos.

70. Asimismo, la documentación sistemática de estas entrevistas y

diligencias cumple una doble función:

- a) Función jurídico-procesal, al integrar elementos probatorios que acreditan la trazabilidad del procedimiento de identificación y entrega, evitando incertidumbre o controversia respecto de la cadena de custodia y la autenticidad del reconocimiento.
- b) Función garantista, en tanto asegura que la autoridad actúe conforme a los principios de legalidad, certeza, transparencia, trato digno y respeto a los derechos humanos, particularmente en relación con los derechos a la verdad y al duelo asistido.

- 71. En consecuencia, la práctica de estas 38 entrevistas y las diligencias de reconocimiento y entrega no solo constituye un acto administrativo necesario, sino que representa un mecanismo técnico-jurídico esencial para la validez, legitimidad y seguridad jurídica de todo el procedimiento post mortem
- 72. De la revisión y análisis de los expedientes clínicos obtenidos de instituciones de salud federales, paraestatales y particulares —IMSS, IMSS-Bienestar, ISSSTE, Secretaría de Marina, PEMEX y Hospital Cruz Azul— se advierte que la totalidad de ellos cumplieron con los criterios médicos, documentales y procedimentales necesarios para la emisión de 100 certificados médicos de lesiones.

73. La procedencia de dichos certificados se sustenta en que los expedientes contienen datos clínicos verificables, diagnósticos emitidos por personal facultado, notas médicas estructuradas y elementos de valoración física directa, lo que permite establecer con certeza la existencia, naturaleza y temporalidad de las lesiones descritas.
74. Desde la perspectiva jurídica, la integridad documental y la trazabilidad clínica de los expedientes permiten satisfacer los estándares probatorios exigidos por la normatividad aplicable, particularmente en materia de certificación médica y validación pericial.
75. En consecuencia, los certificados emitidos resultan idóneos y conducentes, al provenir de instituciones competentes y de profesionales legalmente autorizados, consolidando así la idoneidad y fiabilidad de la evidencia médica para fines administrativos, periciales o de responsabilidad legal.
76. Del análisis realizado a los expedientes clínicos de lesionados, se advierten lesiones que tardan en sanar menos de 15 días, así como aquellas que tardan en sanar más de esa temporalidad y algunas que ponen en peligro la vida.
77. Del análisis integral efectuado a los dictámenes de clasificación de lesiones de las personas lesionadas, se advierte la existencia de lesiones clasificadas como aquellas que tardan en sanar menos de 15 días, así como lesiones cuyo periodo de sanación supera el

mencionado periodo e incluso lesiones de naturaleza grave que, por sus características, ponen en peligro la vida del sujeto pasivo.

78. Del análisis del dictamen de mecánica de lesiones⁷ emitido por el perito oficial, se concluye que las lesiones observadas en las víctimas son congruentes con la naturaleza del siniestro ferroviario referido.
79. En particular, se determinó que dichas lesiones constituyen una consecuencia directa e inmediata del descarrilamiento del tren interoceánico, al presentarse mecanismos contundentes y compresivos —tales como golpes, aplastamiento y otros impactos derivados de la desaceleración brusca y el colapso estructural del vagón— que guardan correspondencia técnica con la naturaleza del evento.
80. Con la diligencia practicada con la concesionaria Ferrocarril Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., consistente en la entrevista de autorización de extracción de la información contenida en la caja registradora de eventos, la cual tuvo por objeto recabar consentimiento expreso, libre, informado y documentado del personal autorizado de la concesionaria, a fin de permitir la

⁷ Mediante el método científico, en sus modalidades descriptivo, analítico, inductivo y deductivo, se realizó dictamen en pericial en la especialidad de medicina forense, a fin de determinar la mecánica de las lesiones.

De acuerdo a lo vertido en el análisis médico legal, de manera global, se identificaron lesiones de equimosis, hematomas, excoriaciones, heridas contusas, heridas cortantes y corto contusas, traumatismos, lesiones cervicales, fracturas y luxaciones, las cuales desde el punto de vista medicolegal y biomecánico, con la cinemática de alta energía propia del evento del descarrilamiento del tren , el 28 de diciembre de 2025, en el kilómetro 230+300 de la línea Z, tramo Nizanda; no se advierte discordancia técnica entre el contexto del accidente y las lesiones y muertes resultantes.

extracción forense de la información contenida en la denominada "caja registradora de eventos" (registros electrónicos/logs de sistemas), con la finalidad de preservar, asegurar y analizar datos potencialmente relevantes para la investigación penal. Este acto se circunscribe a los actos de investigación previstos en el Código Nacional de Procedimientos Penales, el cual se ejecutó con observancia en la legislación aplicable y bajo criterios de necesidad, idoneidad y proporcionalidad.

81. Derivado del proceso de extracción y análisis técnico-forense de los datos contenidos en la caja registradora de eventos, se identificó evidencia objetiva que permitió establecer que la circulación del tren el día de los eventos fue a una velocidad superior a los límites máximos autorizados para el tramo ferroviario en cuestión, esto de acuerdo al horario ferroviario establecido para ese tramo al cual debían regirse como tren de pasajeros.
82. El comportamiento registrado en los parámetros de velocidad muestra una desviación significativa respecto a los valores operativos permitidos, lo cual generó una condición de inestabilidad dinámica que culminó en la salida del tren de la vía.
83. La información analizada confirma que el exceso de velocidad constituye el factor determinante del evento, requiriéndose continuar con las líneas de investigación complementarias para establecer posibles causas contribuyentes, tales como fallas de señalización, condiciones de infraestructura o factores humanos, los

cuales después del análisis a las diligencias ministeriales y documentación remitida fueron descartados.

84. De los 26 escritos y oficios signados por los apoderados legales de la concesionaria, se obtuvo lo siguiente:

- a) Un escrito de querrela⁸ presentada el 03 de enero de 2026, por los daños sufridos en las locomotoras y coches de su propiedad, en la cual agregó los siguientes documentos:
- b) El Instrumento Notarial 67, 239. del libro septingentésimo vigésimo, ante la fe Yohan Hillman Chapoy. Titular de la Notaría Pública número dos de la vigésima primera demarcación notarial de la Ciudad de Coatzacoalcos, Veracruz⁹, en la cual se reconoce a Santiago Muñoz Márquez, como apoderado legal del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
- c) El documento de asignación que otorga el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); mediante la cual otorgó

⁸ Escrito presentado ante el Ministerio Público Federal, por el apoderado legal de la concesionaria, con fundamento en el artículo 20 apartado C y 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 1 y 10 del Código Penal Federal, así como los numerales 108, 109, 110, 131, 211, 212, 213, 214, 221, 222 y 223 del Código Nacional de Procedimientos Penales. Mediante el cual manifiesta formalmente los hechos que pudieran ser constitutivos de delito en afectación a su representada.

⁹ Documental pública mediante la cual Santiago Muñoz Márquez acredita su personalidad como apoderado legal de la concesionaria.

- a favor de FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, S.A. DE C.V. "EL FIT", Título de Asignación respecto de la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, de fecha 23 de diciembre del año 1999, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo del año 2000¹⁰, otorgada en favor de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
- d) La modificación al Título de Asignación, otorgado el 23 de diciembre de 1999, por el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), de fecha 20 de diciembre de 2017, publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 23 de febrero de 2018¹¹, mediante la cual se establece en su cláusula PRIMERA en su punto 1.1 apartado Vías férreas: "Las vías generales de comunicación ferroviaria señaladas en el numeral 1.2.1 de presente Título, en el sub inciso i) El tramo del Istmo de Tehuantepec: Medias Aguas, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca."
- e) El decreto de fecha 11 de octubre de 2022 por el que se agrupa al Sector Coordinado por la Secretaría de Marina, a la Entidad Paraestatal denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., publicado en fecha 14 de octubre de 2022 en el Diario Oficial de la Federación.

¹⁰ Documento público que puede ser consultado en la liga electrónica: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2054511&fecha=02/05/2000#gsc.tab=0.

¹¹ Documento público que puede ser consultado en la liga electrónica: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5514222&fecha=23/02/2018#gsc.tab=0.

- f) Decreto de fecha 18 de mayo de 2023, relacionado con 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 el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y los aeropuertos de Palenque, Chiapas, de Chetumal y de Tulum, Quintana Roo, son de seguridad nacional y de interés público¹².
- g) La exhibición de contrato de obra pública, celebrado con el objeto de realizar trabajos de atención, mantenimiento, inspección y conservación de la infraestructura ferroviaria, conforme a la norma oficial mexicana vigente. Lo que derivó en trabajos preventivos y correctivos en vía, así como la atención en obras de drenaje y subdrenaje sobre la estructura de la vía férrea, obteniendo los resultados de los últimos reportes de inspección¹³:
- h) El Informe de Inspección de Vía Férrea, realizado el 01 de diciembre de 2025¹⁴ en el tramo comprendido del PK.Z

¹² Documento público que puede ser consultado en la liga electrónica: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5689265&fecha=18/05/2023#gsc.tab=0.

¹³ A través del apoderado legal del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, se obtuvo el documento enunciado, concerniente al acuerdo de voluntades por el que se encomendó la realización de trabajos de conservación rutinaria y mantenimiento de la vía.

¹⁴ Derivado del requerimiento efectuado por el Ministerio Público de la Federación, se obtuvo información a través del apoderado legal de la concesionaria, mediante la cual se aportó documentación proporcionada por la Dirección de Infraestructura del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

201+455 al PK.Z 255+400, correspondiente a la ruta Matías Romero-Ixtepec, Oaxaca, determinó que la infraestructura ferroviaria evaluada presenta condiciones operativas satisfactorias, sin detectarse anomalías estructurales, geométricas o funcionales que pudieran comprometer el funcionamiento de la vía.

- i) El reporte de inspección de vía Férrea del día 03 de diciembre de 2025¹⁵, del Pk.Z. 255+400 al Pk.Z. 308+100 (Matías Romero - Ixtepec Oaxaca), del tramo inspeccionado se consideró operativamente apto y sin elementos que justifique la adopción de medidas de carácter correctivo
- j) El reporte de inspección de vía Férrea del día 08 de diciembre de 2025, del tramo Pk.Z. 201+455 al Pk.Z. 255+400 (Matías Romero - Ixtepec Oaxaca), en el cual se detectaron golpes de vía en el Pk. Z 209+550, Pk, Z 209+700, Pk. Z 231+ 050 y Pk. Z 237+400. Dichas afectaciones fueron corregidas mediante trabajos de calzado y nivelación, restableciendo las condiciones geométricas operacionales de la vía¹⁶.
- k) El reporte de inspección de vía Férrea del día 11 de diciembre de 2025, del Pk.Z. 201+455 al Pk.Z. 308+100 (Matías Romero -

¹⁵ El apoderado legal de la concesionaria aportó información proporcionada por la Dirección de Infraestructura del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, con la finalidad de atender el requerimiento del Ministerio Público de la Federación; concerniente al recorrido de inspección de trabajos de mantenimiento ejecutados en la vía,

¹⁶ Se indica el reporte de inspección a la infraestructura del 08 de diciembre de 2025, así como el de los trabajos ejecutados respecto del calzado y nivelación de vía, con la finalidad de realizar su conservación y mantenimiento.

Ixtepec Oaxaca), en el cual se detectaron golpes de vía en el Pk. Z 263+600, Pk, Z 263+700 y Pk. Z 263+800, los cuales fueron atendidos mediante trabajos de calzado y nivelación, restableciendo las condiciones geométricas operacionales de la vía¹⁷.

- l) El listado de pasajeros¹⁸ que viajaban a bordo del tren interoceanico el 28 de diciembre de 2025, conformado por un total de 226 pasajeros.
- m) Informe sobre las actividades desarrolladas por la tripulación del tren involucrado en el siniestro.
- n) Expedientes laborales de las personas que formaban parte de la tripulación el 28 de diciembre de 2025, en el caso de los operadores son el maquinista, conductor y jefe de departamento de despacho¹⁹, consistentes en las constancias de competencias o de habilidades laborales, así como sus respectivos datos del programa de capacitación, adiestramiento y productividad: horario línea FA, periodo de ejecución, instructor o tutor, firmados por el representante legal de la empresa y representante de los trabajadores. Asi

¹⁷ Se indica el reporte de inspección a la infraestructura del 11 de diciembre de 2025, así como el de los trabajos ejecutados respecto del calzado y nivelación de vía, con la finalidad de realizar su conservación y mantenimiento.

¹⁸ Derivado del requerimiento efectuado por el Ministerio Público Federal, se obtuvo el listado de pasajeros reportado por el apoderado legal de la concesionaria.

¹⁹ Con la finalidad de dejar sin efectos el apercibimiento efectuado por el Ministerio Público Federal, la Dirección de Normatividad de del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, habilitó una liga mediante la cual se adjuntaron los expedientes laborales referidos.

como copias de las licencias federales ferroviarias expedidas a favor de éstos.

- ñ) Bitácoras de mantenimiento de locomotoras²⁰ y vagones, en las que se detallan los trabajos de mantenimiento realizados, para su buen funcionamiento y operatividad.
- o) Bitácora del viaje del Tren Interoceánico realizado el 28 de diciembre de 2025, con copia del horario.
- p) Acta Administrativa formulada con motivo de la entrega-recepción de la locomotora identificada con el número económico FIT3006, así como de los coches números FIT-161209, FIT-161211, FIT-161207 y FIT-161102, los cuales fueron recibidos en correcto funcionamiento, de acuerdo con el contrato de locomotoras de pasajeros y locomotoras de carga, con lo que se acredita que Ferrocarriles del Istmo es propietaria de dichas locomotoras y coches.
- q) Contrato de adjudicación directa de la adquisición de la locomotora identificada con el número FIT 3027.
- r) Con base en los informes técnicos emitidos con fecha 15 de marzo de 2025, relativos a la evaluación de la calidad del

²⁰ En respuesta a la solicitud de información del Ministerio Público de la Federación, el apoderado legal de la concesionaria remitió la bitácora de mantenimiento de las locomotoras involucradas en el evento ferroviario.

balasto²¹ en el punto de muestreo ubicado en la línea Z, PK 227+100, Barrio Lagunas, localidad de Chívela, Oaxaca, se verificó que el material analizado cumple plenamente con las especificaciones técnicas, normativas y parámetros de desempeño establecidos en la legislación vigente, no observándose anomalías que comprometan su idoneidad para los fines constructivos y operativos previstos.

85. Informe técnico sobre la calidad del balasto, de fecha 16 de agosto de 2025²², relativo al tramo correspondiente a la Línea Z, PK 242+350, en el Barrio Lagunas, Localidad La Mata, Oaxaca, se advierte que no se identificó indicio alguno de irregularidad en las muestras evaluadas ni en los parámetros de calidad verificados, por lo que el material cumple con las especificaciones técnicas aplicables a la normatividad de la materia.

86. Bitácora correspondiente al mantenimiento preventivo, efectuado a la locomotora con número económico FIT3027 el día 15 de mayo de 2025, en la cual se registran de manera detallada las actividades, procedimientos y verificaciones realizadas, con el fin de asegurar la correcta operación, continuidad funcional y condiciones óptimas de servicio del equipo ferroviario.

²¹ Se anexó a la contestación emitida por el apoderado legal del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, el reporte de análisis de balasto fecha 15 de marzo de 2025, relacionado con la conservación rutinaria de vía férrea en la línea Z.

²² Se obtuvo del apoderado legal del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, el reporte de análisis de balasto fecha 16 de agosto de 2025, relacionado con la conservación rutinaria de vía férrea en la línea Z.

87. Informe de la tripulación que manejaba la Locomotora número FIT-3027 el día de los hechos, la cual se conformaba por el personal operativo correspondiente, integrado por: el maquinista, el conductor, el garrotero y el jefe de departamento de despacho, como autoridad coordinadora de la operación; así como los anfitriones designados para la atención y acompañamiento de los pasajeros durante el viaje.
88. Informe del Centro Nacional de Desastres, a través del cual se hace del conocimiento que no se identificó la ocurrencia de sismo alguno dentro de un radio de 5 kilómetros, a partir de las coordenadas que corresponden al lugar de los hechos, en el Pk 230+290 de la línea Z, en un periodo comprendido del 28 de noviembre al 28 de diciembre de 2025. Y para un radio de 30 kilómetros se identificaron 35 eventos de magnitud 3.0 a 3.9 y tres eventos de magnitud 4.0 a 4.9, los cuales, debido a su magnitud, se considera que esos eventos no son relevantes para generar afectaciones en el sitio analizado.
89. Informe emitido por el Coordinador del Servicio Sismológico Nacional del Instituto de Geofísica de la Universidad Nacional Autónoma de México, quien informa que en la ventana horaria específica comprendida entre 08:10:59 y 09:30:00 horas (CT) del 28 de diciembre de 2025, no se registraron sismos²³ relevantes en la

²³ Del análisis del catálogo oficial del Servicio Sismológico Nacional y de la estimación de aceleraciones mediante relaciones empíricas de atenuación, se concluyó que en el intervalo comprendido entre las 08:10:59 y 09:30:00 horas del 28 de diciembre de 2025, en el kilómetro 230+300 de la línea Z, tramo Nizanda, no se registraron eventos sísmicos que pudieran generar aceleraciones en el terreno fuera de los niveles normalmente observados en la región.

Se identificó en un radio de 30 kilómetros, 35 eventos de magnitud 3.0 y 3.9 y tres eventos de

región analizada.

90. Con base en el análisis del catálogo oficial del Servicio Sismológico Nacional y en la estimación de aceleraciones mediante relaciones empíricas de atenuación, se concluye que en la ventana temporal y espacial solicitada no se registraron eventos sísmicos que pudieran generar aceleraciones del terreno fuera de los niveles normalmente observados en la región o en el punto de interés.
91. Informe de las pruebas de alcoholemia y evaluación del estado físico practicadas a la tripulación por personal paramédico debidamente autorizado, previo al abordaje del tren, concluyéndose la inexistencia de consumo de alcohol o sustancias prohibidas, así como que los evaluados se encontraban en condiciones óptimas de salud.
92. Los registros de auscultación realizados a las vías férreas correspondientes al lugar del siniestro durante el ejercicio 2025, consistentes en copias de los informes de inspección, así como de la programación y ejecución de las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, efectuadas en el marco del contrato número FIT-GARMOPOP-Z-06-2025, denominado "Conservación rutinaria de

magnitud 4.0 y 4.9, que, debido a su magnitud, no son relevantes para generar afectaciones en el sitio analizado. Asimismo, de la búsqueda en los acervos físicos y digitales y el Inventario Nacional de Inestabilidad de laderas, no se encontró registro de fenómenos relacionado con el deslizamiento de ladera, caída de roca o derrumbe en la zona y lapso de los hechos.

También, del análisis de las imágenes obtenidas del satélite en el catálogo de los servidores de la Agencia Espacial Europea, plataforma Sentinel-1; no se identificaron indicios de fenómenos asociados a la inestabilidad de laderas en la zona de estudio.

vía férrea en la Línea Z, del km 201+455 al 308+100, incluyendo los patios de Matías Romero, Ixtepec y Pearson”.

93. El informe de actividades del día del siniestro, informadas por el Jefe de departamento de despacho.
94. El reglamento interno de transporte ferroviario, que tiene por objeto regular las operaciones ferroviarias y definir las responsabilidades de los trabajadores del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., encargados de la operación en las vías férreas, así como de los trabajadores de otras empresas a cargo de trenes o equipos que se internen en las vías concesionadas a la empresa.
95. El documento denominado “horario de vía”, en donde se observa las velocidades máximas a las cuales podían circular el tren, dependiendo el tramo donde se encontrarán, es decir, las restricciones de vía.
96. Prospectación, proceso de contratación, contrato, anexos, convenios modificatorios y acuerdos de cumplimiento de 41 contratos públicos, relacionados con los trabajos de rectificación de la vía, suministro de balasto, suministro y colocación de durmientes, mantenimiento de la vía, adquisición de las locomotoras y coches, y su mantenimiento.
97. Copia del contrato firmado por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., y la empresa aseguradora, para la

prestación del "Servicio de aseguramiento de bienes patrimoniales en los inmuebles y equipo tractivo, arrastre y todos los bienes para la entidad, en las regiones de Oaxaca, Veracruz, Chiapas y Tabasco, del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.", de fecha 19 de diciembre de 2024²⁴.

98. Copia de la póliza de seguro de bienes muebles e inmuebles de fecha 10 de enero de 2024, vigente del 01 de enero al 31 de diciembre de 2025²⁵.
99. Se obtuvieron 69 diligencias ministeriales y policiales, las cuales coadyuvaron para el esclarecimiento de los hechos, entre las que destacan, las siguientes:
 - i. Inspección²⁶ del lugar de los hechos, mediante la cual elementos de la Policía Federal Ministerial, describieron el lugar de los hechos y proporcionaron la ubicación exacta de donde había ocurrido el accidente ferroviario.
 - ii. Recolección de indicios en el lugar de los hechos, y traslados de

²⁴ El Ministerio Público Federal obtuvo a través de la Dirección de Normatividad del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la documental referida, por la que se manifiesta el acuerdo de voluntades para la prestación del servicio de aseguramiento.

²⁵ El Ministerio Público Federal obtuvo a través de la Dirección de Normatividad del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la documental referida, con tipo de póliza: bienes muebles e inmuebles.

²⁶ El 28 de diciembre de 2025, personal policial y pericial de la Fiscalía General de la República, situados en el kilómetro 230+300 tramo Nizanda-Chivela, en una pendiente pronunciada, se tuvo a la vista una locomotora de color azul marino, volcada sobre su lado izquierdo, la cual se encontraba fuera de las vías, con la parte trasera de la locomotora incrustada en el cerro, la parte delantera pendía sobre el barranco.

éstos.

- iii. Inspección de las locomotoras y los coches²⁷.
- iv. Análisis de las videograbaciones de vigilancia obtenidas de la estación Ixtepec del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, del 28 de diciembre de 2025, en la que se puede observar que, al momento de salida del tren accidentado, llevaba colocado el fin de tren.
- v. Localización y entrevistas de testigos.
- vi. Búsqueda y localización de investigados, así como vigilancias en sus domicilios.
- vii. Inventario de objetos recuperados el día del accidente.
- viii. Fichas de identificación
- ix. Análisis de riesgos procesales y obtención de documentales.
- x. Se decretó un acuerdo Ministerial, consistente en el aseguramiento²⁸ de los indicios conformados por las locomotoras

²⁷ Inspección en el lugar de los hechos, enfocada en la locomotora y vagones, identificando daños derivados del siniestro ferroviario, en durmientes, así como en las vías, por la fricción, así como ruedas fuera del riel. Respecto de la locomotora, se pudo conocer su funcionamiento y equipamiento.

²⁸ Acuerdo dictado en fecha veintinueve de diciembre de dos mil veinticinco.

identificadas como FIT 3027 y FIT 3006, así como de los coches identificados como FIT-161209, FIT-161211, FIT-161207 y FIT-161102.



xi. Ejecución de cateo para cumplimiento de una orden de aprehensión en contra de una persona.

100. Se emitieron 224 dictámenes periciales, de los cuales a continuación se describen aquellos que, por su contenido, alcance y conclusiones, resultaron de mayor relevancia para el esclarecimiento de los hechos:

i. Criminalística de campo²⁹, elaborado por peritos especialistas debidamente acreditados, mediante el cual se llevó a cabo la

²⁹ Dictamen en la Especialidad de Criminalística de Campo. A través del método Deductivo y la práctica de técnicas de búsqueda de indicios. Se determinó la ubicación del lugar del hecho; la conformación del vehículo ferroviario; la posición final y orientación del vehículo ferroviario; los daños observados en las vías férreas, en la capa de balasto, rieles, placas metálicas de asiento

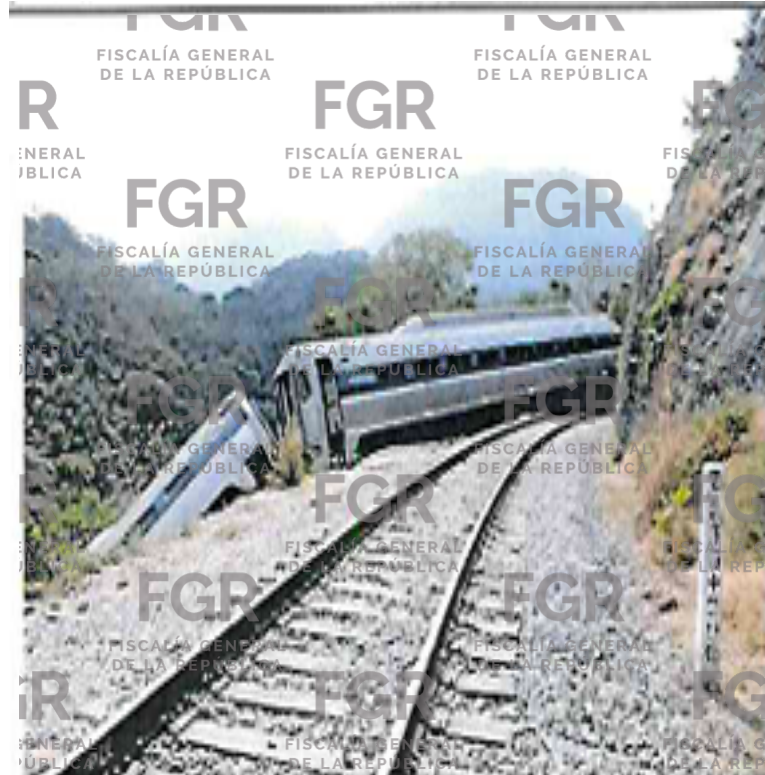
documentación técnica, sistemática y metodológica de las diversas diligencias practicadas con posterioridad al evento investigado.

Dichas actuaciones fueron desarrolladas por peritos en distintas disciplinas forenses, quienes aportaron elementos objetivos, científicos y verificables que dotan de certeza y sustento técnico a las actuaciones ministeriales.

Lo anterior incluye la emisión de opiniones técnicas especializadas y la elaboración de dictámenes periciales, orientados al esclarecimiento de los hechos, el deslinde de responsabilidades y la determinación de la causalidad del siniestro, conforme a los principios de la criminalística y la normativa aplicable.

- ii. Fotografía forense, practicada por personas peritas oficiales debidamente acreditadas, mediante la aplicación de técnicas especializadas de fijación, registro y documentación visual, con el objeto de preservar de manera objetiva, sistemática y verificable la escena del siniestro, el interior de las locomotoras y coches involucrados, así como la localización, posición, estado y condiciones físico-forenses de los cuerpos sin vida, tanto en el lugar de los hechos como durante la práctica de la necropsia de ley.

del riel, durmientes de madera y concreto, en los ejes de rueda, cajas metálicas; daños en la locomotora y vagones. Se identificaron indicios susceptibles de estudio.





- iii. Audio y video obtenidos por personal pericial especializado, adscrito a esta institución, en ejercicio de sus atribuciones legales, mediante los cuales se llevó a cabo la fijación técnica, objetiva y documental de la escena del de los hechos que

ocurrieron sobre la vía férrea localizada en la comunidad de Nizanda, estado de Oaxaca.

Dicha diligencia pericial comprendió la videograbación sistemática, continua y detallada del lugar de los hechos, así como la inspección técnica, descripción minuciosa y registro documentado de los daños materiales observados tanto en las locomotoras y vagones involucrados como en la infraestructura ferroviaria afectada.

Las actividades descritas se realizaron con la finalidad de preservar los indicios materiales, garantizar su integridad y trazabilidad, y contar con elementos técnicos suficientes que permitan el análisis especializado y la determinación de la mecánica y causalidad del evento, conforme a los principios de legalidad, objetividad y debido proceso.

Se expone una muestra del material.





- iv. Química³⁰ forense, practicada por persona perita oficial, quien realizó un rastreo hemático en el lugar de los hechos y al interior de los vagones, como parte de las diligencias periciales correspondientes.
- v. Dictamen en seguridad industrial, elaborado por persona perita oficial, cuyo objeto consistió en la verificación técnica en el punto del siniestro de los rieles, el sistema de anclaje, los durmientes, fijaciones, el sistema de acople de la locomotora, así como de los límites de velocidad aplicables al tramo analizado, se desprende que, del estudio exhaustivo practicado, no se identificaron daños preexistentes al siniestro ferroviario en los elementos objeto de inspección.

El propio dictamen concluye que el incumplimiento de los límites de velocidad establecidos constituyó una inobservancia directa de las medidas de seguridad previstas tanto en el Reglamento del Servicio Ferroviario como en la Norma Oficial Mexicana NOM-003-ARTF-2023, *Sistema Ferroviario. Seguridad. Clasificación y Especificaciones de Vía*, normativa de carácter obligatorio que regula las condiciones de operación segura del sistema ferroviario.

Asimismo, durante la operación de la locomotora identificada como FIT-3027, se constató la omisión del cumplimiento del

³⁰ Se recolectaron diversas muestras biológicas de fluidos hemático (reacciones químicas, recolección y embalaje). De igual forma, se realizó la selección de muestras, prueba presuntiva Hema Trace, extracción de ADN y cuantificación, análisis.

horario ferroviario número 3 correspondiente a la Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, así como la falta del formato de orden de precaución relativo a las restricciones de velocidad, documento emitido por Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., cuyo propósito es garantizar la observancia de las condiciones operativas y de seguridad durante la circulación ferroviaria.

- vi. De las conclusiones obtenidas se desprende que se registró un exceso de velocidad en el tramo correspondiente a la PK 238, Nizanda, de la línea Z, con sentido de circulación hacia el norte, comprendido entre el kilómetro 226+727 y el kilómetro 238+472.

Conforme a lo establecido en el documento denominado "Horario Número 3 de la línea Z", la velocidad máxima autorizada en dicho tramo es de 50 km/h; no obstante, al momento del siniestro ferroviario se constató que la locomotora número 3027 circulaba a una velocidad de 65 kilómetros por hora. Además, el referido documento establece una velocidad máxima permitida de 70 kilómetros por hora para las estaciones números 4, 6, 7, 8, 9 y 14, sin embargo, del análisis de la información obtenida de la caja registradora de eventos se advierte que el tren alcanzó velocidades de hasta 111 kilómetros por hora, superando de manera significativa los límites operativos autorizados.

vii. Seguridad industrial³¹ concluyó que la tripulación del tren, integrado por las locomotoras identificadas con los números económicos FIT 3027 y FIT 3006, las cuales remolcaban cuatro coches ferroviarios numerados, en orden de adelante hacia atrás, FIT 161209, FIT 161211, FIT 161207 y FIT 161102, incurrió en una conducta operativa negligente, al no observar las medidas de precaución y seguridad exigibles durante la conducción del convoy.

En específico, se acreditó que el tren circulaba a una velocidad aproximada de 65 km/h, superando de manera significativa la velocidad máxima autorizada de 50 km/h para el tramo correspondiente, el cual se recorría en sentido norte.

Dicha transgresión a los límites operativos establecidos constituye un incumplimiento directo a la normativa ferroviaria y a los protocolos de operación segura, incrementando de forma indebida el riesgo inherente a la circulación ferroviaria.

Esta conducta guarda una relación de causalidad directa e inmediata con el siniestro ocurrido, toda vez que el exceso de velocidad fue el factor determinante que provocó la pérdida

³¹ Derivado de la verificación del cumplimiento normativo de la operación de las locomotoras, así como los coches; se estableció que la operación de la locomotora FIT 3027 no cumplió con las medidas de seguridad establecidas en: reglamento del servicio ferroviario y NOM-003-ARTF-2023. Sistema Ferroviario-Seguridad-Clasificación y Especificaciones de vía. Asimismo, en la operación de la locomotora FIT-3027 fueron omisos con: reglamento interno de transporte del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

de estabilidad del tren y su consecuente salida de la vía férrea, configurándose así el evento de descarrilamiento.

En consecuencia, de los elementos técnicos y fácticos analizados se desprende que el incidente no obedeció a causas fortuitas o ajenas a la operación humana, sino a una deficiente actuación de la tripulación, atribuible al incumplimiento de las obligaciones de cuidado, diligencia y observancia de los parámetros operativos, exigibles conforme a la normativa aplicable y a las buenas prácticas en materia de seguridad ferroviaria.

viii. Ingeniería civil y arquitectura³², se practicó un levantamiento topográfico de carácter planimétrico y altimétrico sobre la infraestructura ferroviaria correspondiente a la Línea Z del Ferrocarril Interoceánico, específicamente en el punto donde ocurrieron los hechos.

Dicho levantamiento fue ejecutado por personas peritas oficiales debidamente facultadas, quienes aplicaron metodologías, instrumentos y procedimientos reconocidos por la técnica especializada y la normativa vigente en la materia.

³² Se examinó el kilometraje ferroviario en que ocurrieron los hechos, Lugar que comprende la parte norte de una curva compuesta, de las llamadas curva circular con clotoides (espirales) de transición de entrada y de salida.



FISCALÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA

Del análisis integral de los datos obtenidos, así como de los estudios técnicos correspondientes, las personas peritas concluyeron lo siguiente:

a) Ubicación precisa del siniestro.

El punto exacto donde ocurrieron los hechos se localiza en la vía férrea, en las inmediaciones del tramo Nizanda de la Línea Z, dentro del municipio de Asunción Ixtaltepec, estado de Oaxaca, correspondiendo al kilómetro ferroviario 230+290, lo cual permite una identificación inequívoca y técnicamente verificable del sitio del siniestro.

b) Situación de los vagones de pasajeros dentro del derecho de vía.

Los vagones de pasajeros identificados con los números FIT-161102, FIT-161207 y FIT-161211 se encuentran dentro del derecho de vía ferroviario, el cual, conforme a los parámetros técnicos y jurídicos aplicables, comprende una franja de 35.00 metros a cada lado del eje de las vías, formando parte de los bienes afectos al servicio de la Línea Z del Ferrocarril Interoceánico.



- c) Vagón localizado fuera del derecho de vía. En contraste con lo anterior, el vagón identificado como FIT-161209 se localiza fuera del derecho de vía ferroviario, circunstancia que resulta técnicamente relevante para efectos de la determinación de responsabilidades, la delimitación espacial de los hechos y el análisis de eventuales factores concurrentes.



ix. Ubicación de las locomotoras.

Las locomotoras involucradas en los hechos se encuentran igualmente dentro del derecho de vía, es decir, dentro de la franja de 35.00 metros a cada lado de las vías, correspondiente a la Línea Z del Ferrocarril Interoceánico, lo cual corrobora que su posición se mantiene dentro de los límites legal y técnicamente establecidos para la operación ferroviaria.

x. Aeronáutica³³ en el que se llevó a cabo el análisis e interpretación de la información contenida en la registradora

33 A través de un método descriptivo y analítico, se realizó la exportación de la información contenida en la memoria recuperada de la caja registradora de eventos, obteniendo los registros correspondientes del 23 al 30 de diciembre de 2025., así como la descarga de las gráficas de los parámetros de frenos, velocidad, reversa y acelerador.

de eventos, de lo cual se desprende que la velocidad máxima del tren se registró a las 15:09:04 horas, en el kilómetro 47.710 (250+857), alcanzando 111 km/h, con el controlador de tracción en posición I (neutral). Posteriormente, a las 15:27:57 horas (UTC), en el kilómetro 27.152 (230+299), se constató que el tren circulaba a una velocidad de 65 km/h, momento a partir del cual se inició la maniobra de frenado, manteniéndose el acelerador en posición I (neutral) y activándose el freno de emergencia.

- xi. Dictamen pericial en materia de tránsito terrestre³⁴, rendido por persona experta en la materia, quien realizó una revisión de vehículos -locomotoras y vagones- en el lugar de los hechos, observando sobre el tendido de las vías un coche tren con número económico FIT 161102, con las ruedas delanteras fuera del tendido de vía, por lo que respecta al coche tren con

Dictamen en aeronáutica, determinó que, en la mayor parte del recorrido, incluyendo los momentos previos al siniestro, la locomotora FIT-3027, sobrepasa la velocidad que está autorizada como máxima en el documento denominado "Horario No. 3 Línea Z", en los diferentes tramos de su ruta. Asimismo, que la aplicación del freno de emergencia conllevó un recorrido de 170 metros en 00:00:17 segundos.

El comparativo entre los días 24 y 28 de diciembre de 2025, concluye que el día 28 de diciembre se aprecia que la velocidad está por encima de los 50 km/hr máximos permitidos en el área. Mientras que el día 24 en un recorrido igual al del siniestro, manejaba a una velocidad por debajo de los límites permitidos.

34 Mediante un estudio técnico-científico, se determinó la dinámica de colisión, concluyendo que la causa que dio origen al descarrilamiento del tren fue el exceso de velocidad al que manejaba la tripulación, siendo esta de 65 km/hr, superando el límite de la permitida.

Asimismo, a través del método científico y los razonamientos analíticos, sintéticos, inductivo y deductivo. Se determinó que el descarrilamiento tuvo su origen en la superación del límite de estabilidad lateral del tren durante su circulación en tramo curvo derivado del exceso de velocidad a la que circulaba, provocando el deceso de algunos ocupantes y lesiones en otros, los daños materiales en el tren y afectaciones a la infraestructura ferroviaria.

número económico FIT 161207, con su frente dirigido hacia el nororiente con inclinación hacia un precipicio y sus ruedas delanteras fuera del tendido de vía, por lo que hace al tercer coche con número FIT 161211 se observa con inclinación hacia el precipicio y un cuarto coche con número económico FIT 161209 en el fondo del precipicio volcado sobre su costado derecho.



**FISCALÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA**



De igual forma refiere que, del análisis de la caja registradora de eventos, se establece que durante el recorrido del tren se realizan disminuciones de velocidad en tramos curvos, lo que permite corroborar el funcionamiento de los frenos.

De la revisión del lugar de los hechos, se observó que la vía no presenta daños diferentes a los producidos por la colisión (descarrilamiento).

Por lo que concluye que con base a la velocidad, circulación y trayectoria del tren involucrada y tomando en cuenta todos y cada uno de los elementos objetivos y subjetivos se desprende que la tripulación del tren integrado por las locomotoras con números económicos FIT 3027 y FIT 3006, que remolcaban cuatro coches identificados, de adelante hacia atrás, con los números económicos FIT 161209, FIT 161211, FIT 161207 y FIT 161102, operó la unidad sin observar las

debidas medidas de precaución, al circular a una velocidad superior a la permitida.

En efecto, el tren se desplazaba a aproximadamente 65 km/h en un tramo cuya velocidad máxima autorizada es de 50 km/h, con dirección hacia el norte, lo que ocasionó la salida de la vía férrea (descarrilamiento) y, como consecuencia directa de ello, el fallecimiento y las lesiones de los ocupantes, así como daños materiales al tren, a la infraestructura ferroviaria y a la vegetación circundante.

- xii. Delitos Ambientales³⁵ emitido por persona perita especializada en la materia, en el cual, para los efectos conducentes, se concluye que, derivado del siniestro ferroviario ocurrido el 28 de diciembre de 2025, no se acredita la existencia de daño ambiental.

Lo anterior, en virtud de que los factores suelo y vegetación, si bien presentan la identificación de determinadas sustancias químicas y algunos ejemplares vegetales con afectación, dicha condición se localiza exclusivamente dentro de las vías

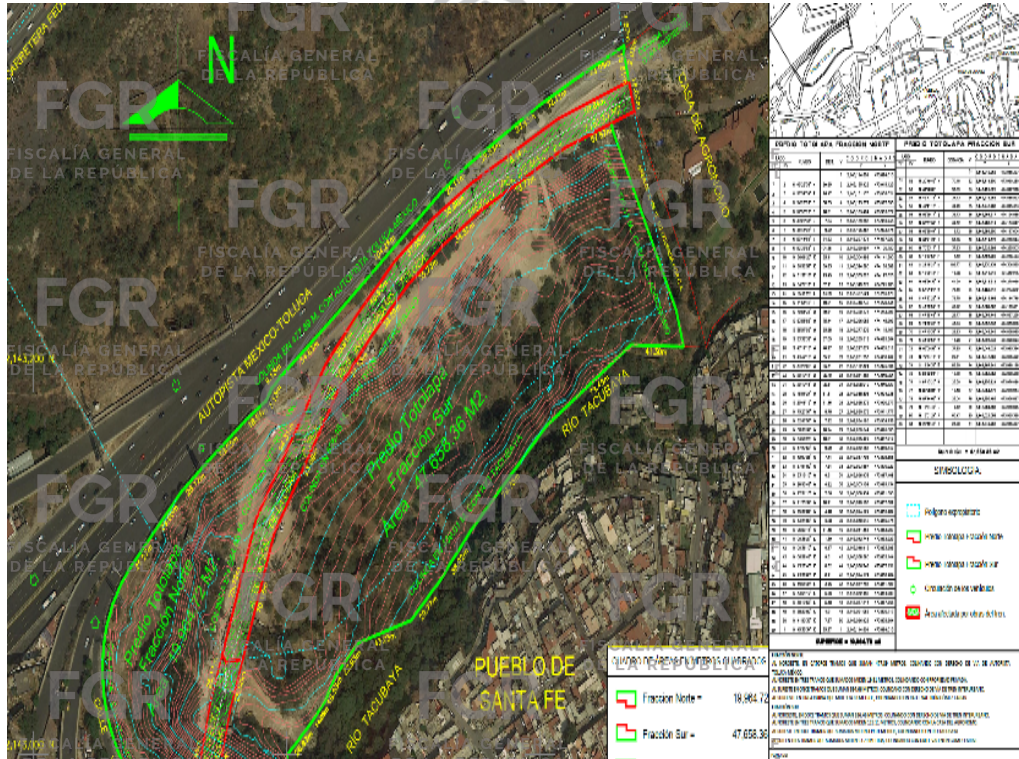
³⁵ Dictamen en la Especialidad de Delitos Ambientales. A través de los métodos deductivo, inductivo, analítico y sintético, se estableció que, de acuerdo con lo observado en el lugar de intervención, así como de los resultados de los análisis de la toma de muestras de suelo y balasto, y la revisión de la bibliografía, se concluye que, derivado del siniestro ferroviario ocurrido el 28 de diciembre de 2025, no existe daño al ambiente debido a que en los factores suelo y vegetación, a pesar de que se identificaron algunas sustancias químicas y ejemplares de plantas registraron afectación, esta fue de manera puntual y dentro de las vías férreas y su derecho de vía; mientras que, en el factor agua y fauna, no existió daño, debido a que no se observaron rastros y/o indicios de sustancias, por el contrario, se registró presencia de bioindicadores (fauna acuática), ya que, el coche FIT 181209 no se encontraba directamente sobre el cauce; la fauna avistada se apreció con movilidad constante.

férreas y su respectivo derecho de vía. En cuanto a los factores agua y fauna, no se constató afectación alguna. Asimismo, se sugiere que, una vez concluidas todas las acciones y diligencias correspondientes en el sitio, se implementen actividades de remediación en la zona intervenida.

Del análisis efectuado en materia de delitos ambientales, con base en el dictamen rendido por peritos especializados en la materia, se concluye, en lo que resulta relevante, que no se configuró un riesgo de daño al medio ambiente derivado del derrame de sustancias químicas, consistentes en una mezcla de hidrocarburos tipo diésel, ocasionado por el siniestro ferroviario.

Lo anterior, en virtud de que la sustancia identificada no tuvo contacto ni presentó rastros, indicios o evidencias que acreditaran interacción, infiltración o proximidad con elementos ambientales naturales, tales como cuerpos superficiales de agua, flora o fauna silvestre, que potencialmente pudieran haber resultado afectados.

- xiii. Topografía rendida por persona perito en la materia, quien en lo que interesa establece que, de conformidad con el análisis metódico y minucioso elaborado en el lugar de intervención, juntamente con el resultado del levantamiento topográfico de orden planimétrico y altimétrico, realizado sobre los rieles del ferrocarril interoceánico.



- Los motores y/o motores eléctricos de tracción, funcionan de manera correcta.
- El equipo eléctrico como alternadores, auxiliares e iluminación, funcionan de manera correcta.
- El clúster de instrumentos o panel de control central en la cabina del maquinista, sus indicadores analógicos, pantallas digitales para monitorear velocidad, sistemas eléctricos, freno y señales de seguridad, funcionan de manera correcta.





- El sistema de enfriamiento de la locomotora funciona de manera correcta.
- El sistema de frenado de la locomotora con sus sistemas auxiliares, tales como compresores, tanques de almacenamiento de aire comprimido, válvulas reguladoras y de distribución, funcionan de manera correcta.



FISCALÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA



- El sistema de lubricación de la locomotora, referente a los motores con los que esta cuenta, funcionan de manera correcta.

Por lo que, derivado de la revisión visual y prueba dinámica de desplazamiento realizada a la locomotora FIT-3027 se determina que funciona de manera correcta, asimismo de la búsqueda realizada de los datos contenidos en la caja registradora de eventos de dicha locomotora no se localizó datos de falla, errores o problemas en la operación y funcionamiento. Asimismo, respecto de la locomotora FIT3006, coches FIT-161209, FIT-161112, establece que no es posible comprobar su estado y funcionamiento derivado de los daños que presentan y que respecto de los coches FIT161207 y FIT-161102, de la inspección visual no se aprecian daños estructurales en sus componentes principales, sin embargo, por cuestiones de seguridad no es posible realizar pruebas de funcionalidad o evaluación dinámica.

- xv. Dictámenes en clasificación de lesiones, **elaborados por peritos expertos en medicina forense, se desprende de manera objetiva, técnica y científicamente fundada** que las personas evaluadas presentan **afectaciones corporales de diversa gravedad**, conforme a criterios medicolegales establecidos.

En efecto, los peritos actuantes, en ejercicio de sus

conocimientos especializados y atendiendo a los **parámetros clínicos, anatómicos y funcionales** propios de su disciplina, concluyeron que en **algunas de las víctimas las lesiones tardan en sanar menos de quince días**, mientras que en **otras el periodo de sanación excede dicho plazo**, y que incluso, respecto de **determinados sujetos pasivos**, las lesiones fueron clasificadas como **graves**, en virtud de que **por su naturaleza y características objetivas pusieron en peligro la vida**.

Desde una perspectiva **jurídica**, tales conclusiones periciales resultan plenamente **idóneas, pertinentes y eficaces** para acreditar el **elemento material del delito de lesiones**, en tanto permiten establecer no sólo la **existencia de un daño corporal**, sino también su **grado de afectación**, circunstancia que incide directamente en la **calificación jurídica de la conducta** y en la **determinación de la sanción correspondiente**, conforme a la legislación penal aplicable.

En el plano **técnico**, los dictámenes constituyen **prueba especializada**, emitida por profesionales con **competencia científica** en la materia, quienes aplicaron metodologías reconocidas en la medicina forense, lo que dota a sus conclusiones de **fiabilidad, objetividad y rigor científico**. No se trata de apreciaciones subjetivas, sino de valoraciones sustentadas en la **observación directa, exploración clínica y análisis medicolegal** de cada una de las víctimas.

Finalmente, desde un enfoque **lógico**, existe una **relación coherente y consistente** entre los hallazgos médicos descritos y la clasificación de las lesiones efectuada. La diversidad en los tiempos de sanación y la identificación de lesiones que pusieron en peligro la vida obedecen racionalmente a la **heterogeneidad de las afectaciones sufridas por las víctimas**, lo cual excluye cualquier contradicción interna y refuerza la **credibilidad del dictamen pericial**.

En consecuencia, los dictámenes médicos de referencia permiten **tener por plenamente acreditada la existencia de lesiones de distinta gravedad**, constituyendo un **medio de convicción suficiente y sólido** para sustentar la imputación correspondiente y para que la autoridad jurisdiccional cuente con los elementos necesarios para realizar una **correcta valoración jurídica de los hechos**.

- xvi. Mecánica de lesiones, suscrito por perito competente en la materia, en el cual establece que las lesiones producidas corresponden a un accidente de tránsito ferroviario de alta energía, caracterizado por la concurrencia simultánea de múltiples mecanismos traumáticos de elevada intensidad.

En particular, el perito identifica como factores determinantes: la desaceleración brusca del material rodante derivada de la

pérdida de guiado ferroviario, los impactos estructurales sucesivos entre vagones, locomotora y el terreno circundante, así como la aplicación de fuerzas de compresión y deformación del habitáculo destinado a pasajeros. A ello se suma la proyección y desplazamiento violento de los ocupantes dentro de los vagones, las caídas desde altura en aquellos casos en que los vagones se precipitaron al barranco, y el aplastamiento o atrapamiento corporal ocasionado por la deformación de estructuras metálicas.

Del análisis integral de dichos mecanismos lesivos, en correlación con la naturaleza, distribución y gravedad de las lesiones observadas, el perito concluye que las lesiones y los decesos de los pasajeros presentan una cronología de producción inmediata y directa, ubicándose temporalmente de manera contemporánea al hecho de tránsito ferroviario.

En consecuencia, desde un punto de vista técnico-científico y conforme a los principios de la medicina legal y la traumatología forense, existe una relación de causalidad directa, adecuada y suficiente entre el evento de tránsito descrito y los daños corporales y mortales sufridos por las víctimas, resultando dichas lesiones plenamente congruentes, compatibles y explicables por la dinámica del accidente, sin que se adviertan elementos que permitan su atribución a causas ajenas o posteriores al mismo.

- xvii. Mecánica de hechos³⁶ suscrito por perito en la materia, quien después de realizar un análisis de la mecánica de lesiones realizada con base a los dictámenes de clasificación de lesiones realizada a las víctimas, en lo medular concluye que, el descarrilamiento del tren tuvo origen en la superación del límite de estabilidad lateral del tren, durante su circulación en el tramo curvo, derivado del exceso de velocidad a la que circulaba, generándose una fuerza hacia afuera superior a la capacidad de guía rueda-riel, lo que produjo la pérdida de control sobre el riel exterior de la curva y el desplazamiento lateral hacia el lado noroeste, originándose el descarrilamiento y la secuencia de impactos.
- xviii. Informe de resultados de metalurgia³⁷ (UNAM), suscrito por experto en la materia, en el que concluye que, con base en las pruebas metalográficas, químicas, mecánicas, y de líquidos penetrantes realizadas, se puede concluir que los rieles evaluados en la zona de interés presentan características equivalentes a las de los rieles estándar comparativos. No se identificaron diferencias relevantes en su

³⁶ A través del método científico, razonamiento analítico, razonamiento sintético, razonamiento inductivo y razonamiento deductivo, se estableció que el evento ferroviario tuvo origen en la superación del límite de estabilidad lateral del tren durante su circulación en tramo curvo derivado del exceso de velocidad a la que circulaba provocando el deceso de algunos ocupantes y lesiones en otros, los daños materiales en el tren y afectaciones a la infraestructura ferroviaria

Esto deriva de la pérdida de estabilidad del tren al transitar por un tramo curvo, generándose una fuerza hacia afuera superior a la capacidad de guiado rueda-riel. Dicha condición produjo la pérdida de control sobre el riel exterior de la curva y el subsecuente desplazamiento lateral hacia el lado noreste.

³⁷ Por lo anterior, se descarta que el riel pueda ser un factor atribuible a un posible accidente por descarrilamiento.

composición, microestructura, ni en sus propiedades mecánicas que indiquen alguna anomalía del material (riel).



**FISCALÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA**



xix. Opinión técnica, suscrito por experto en la materia de petrografía que realizó la identificación mineral y características texturales respecto de los agregados pétreos contenidos en el balasto y después del estudio realizado al mismo, se advierte que la calidad química y física de la muestra es considerada como de buena calidad de acuerdo a la normatividad aplicable vigente.



FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

101. Se realizó un despliegue operativo de 330 servidores públicos de la Fiscalía General de la República, en 12 Entidades Federativas (Oaxaca, Veracruz, Aguascalientes, CDMX, Tabasco, Chiapas, Yucatán, Estado de México, Sonora, Campeche, Jalisco, Baja California, Chihuahua), 1 Ciudad de México y 2 Ciudades de Estados

Unidos (San Francisco y los Ángeles California). divididos en 78 AMPF, 38 auxiliares ministeriales, 49 facilitadores, 140 peritos de 16 especialidades y 25 policías ministeriales.

102. También, personal de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas logrando recabar entrevistas de víctimas directas e indirectas, quienes manifestaron lo ocurrido el día de los hechos, los daños sufridos en su persona o en sus familiares directos, obteniendo con ello un total de 114 querellas.
103. Por lo cual, ante la manifestación de las víctimas de ser su deseo que se derivara la investigación al Órgano Especializado de Mecanismos de solución de Controversias y esta se resolviera a través de un acuerdo reparatorio, se derivaron, obteniendo con ello, la firma de acuerdos reparatorios.

ii. Daño en propiedad ajena.

104. El delito se configura por la producción de daños en bienes de propiedad ajena como consecuencia de un siniestro ferroviario, cuando dicho resultado sea atribuible a la inobservancia del deber objetivo de cuidado que normativamente era exigible y fácticamente posible de cumplir, atendiendo a las circunstancias concretas del caso.
105. La imputación subjetiva se sustenta en criterios propios de la culpa penal, análogos a los aplicables en los delitos culposos de homicidio

y lesiones, exclusivamente en lo relativo al análisis del incumplimiento del deber de cuidado, la previsibilidad del resultado y su evitabilidad, sin que ello implique una equiparación típica entre bienes jurídicos diversos.

106. Para investigar el daño en bienes se comparten las diligencias y los actos relacionados con la causa del hecho, mismos que son descritos en el apartado precedente.
107. Se cuenta con el requisito de procedibilidad realizado por Ferrocarriles del Istmo de Tehuantepec, así como el dictamen de valuación en que se establece a cuánto hacienden los daños ocasionados con motivo del siniestro ferroviario.

iii. Ataques y daños a las vías generales de comunicación.

108. El delito de ataques a las vías generales de comunicación ferroviarias, tipificado y sancionado por el artículo 167 del Código Penal Federal, se configura cuando el sujeto activo, con pleno conocimiento y voluntad de realizar la conducta, ejecuta actos consistentes en dañar, destruir, inutilizar, alterar, interrumpir u obstaculizar, de manera total o parcial, las vías férreas, así como sus instalaciones, equipos, señales, material rodante o cualquier otro componente que integre la infraestructura ferroviaria destinada al servicio público, generando con ello un riesgo o afectación a la seguridad de las personas o de los bienes, o bien menoscabando la continuidad, regularidad y adecuado funcionamiento del servicio de

comunicación ferroviaria, en perjuicio del interés público protegido por la norma penal.

109. Ahora bien, resulta jurídicamente relevante precisar que los hechos materia de análisis, derivados de un accidente ferroviario, no sólo deben ser valorados desde una perspectiva técnica u operativa, sino también a la luz del marco penal federal aplicable, en particular de lo dispuesto por el artículo 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
110. Dicho precepto establece el tipo penal de daños a las vías generales de comunicación, orientado a la protección de las vías ferroviarias destinadas al servicio público de transporte, así como de los servicios y medios que en ellas operan, reconociendo su carácter estratégico y su directa vinculación con el interés público y la seguridad colectiva.
111. En este sentido, la norma sanciona aquellas conductas que tengan como consecuencia dañar, perjudicar o destruir las vías generales de comunicación, o bien interrumpir o deteriorar, total o parcialmente, la operatividad de los servicios ferroviarios. Bajo esta lógica, un accidente ferroviario que derive en la afectación material de la infraestructura, la suspensión del tránsito ferroviario o la alteración del servicio público de transporte encuadra, en principio, dentro del supuesto normativo previsto por el citado artículo, siempre que se acrediten los elementos objetivos y subjetivos del tipo penal.

112. Asimismo, debe destacarse que el propio artículo 533 contempla la posibilidad de que la conducta se actualice por imprudencia, particularmente cuando el hecho se origine con motivo del tránsito o la operación del medio de transporte ferroviario, supuesto en el cual el legislador ha previsto un régimen especial de persecución y sanción, condicionado a la reparación del daño. Ello evidencia que el tipo penal no se limita a conductas dolosas, sino que también abarca escenarios en los que la falta de cuidado, negligencia o inobservancia de protocolos técnicos y de seguridad genera un riesgo o daño efectivo a las vías generales de comunicación.
113. Desde esta perspectiva, el análisis del accidente ferroviario debe atender no sólo a la mecánica del evento, sino también a la incidencia jurídica de la conducta desplegada, valorando si ésta produjo una afectación relevante a la vía férrea, a los servicios asociados o a la continuidad del transporte público federal.
114. Lo anterior refuerza la competencia de la autoridad federal para conocer de los hechos y, en su caso, determinar la procedencia de responsabilidades penales conforme al marco normativo especializado que rige las vías generales de comunicación.
115. Ahora bien, el análisis preliminar de los antecedentes que obran en la investigación — se advierte que el personal que integraba la tripulación del tren involucrado en el accidente ferroviario, **no contaba al momento de los hechos con la licencia vigente exigida**

por la normativa aplicable para la operación del servicio, lo que podría constituir, en una primera aproximación, una infracción a las disposiciones administrativas que regulan la prestación y seguridad del servicio ferroviario, susceptible de generar responsabilidades en dicho ámbito.

116. Asimismo, en la medida en que tal incumplimiento incida en la configuración de los supuestos normativos previstos en la legislación penal aplicable, permitiría advertir de manera inicial la posible concurrencia de los elementos normativos del tipo previsto en el artículo 535 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, razón por la cual su análisis resulta jurídicamente pertinente dentro de la presente etapa de investigación, sin que ello implique adelantar criterio alguno respecto de la acreditación de los hechos ni de la eventual responsabilidad penal de persona determinada."

117. Ahora bien, el artículo 535 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, advierte un régimen sancionatorio de carácter escalonado para la conducción o tripulación en vías generales de comunicación que no cuente con las licencias o certificados de capacidad y aptitud exigidos por la ley. En efecto, este precepto dispone que, tratándose de **la primera infracción, la consecuencia jurídica es una multa**; reservando la pena de quince días a un año de prisión exclusivamente para los casos de reincidencia, extensión que alcanza al empresario o dueño que autorice o consienta dicha operación.

118. En ese orden de ideas, y al no **haberse acreditado reincidencia en**

los hechos materia de la presente indagatoria, la respuesta normativa se constriñe, en esta etapa, al ámbito sancionador pecuniario, sin que sea jurídicamente procedente actualizar una consecuencia penal privativa de libertad por esta causa. Este entendimiento armoniza con los principios de intervención mínima y ultima ratio del derecho penal, que reservan la reacción punitiva más intensa para supuestos de mayor gravedad o reiteración, en tanto que los incumplimientos primarios a requisitos habilitantes de operación —como la carencia inicial de licencia— encuentran su cauce adecuado en el ámbito administrativo sancionador.

119. En particular, estos delitos (ataques a las vías generales de comunicación CPF y ataques a las vías generales de comunicación 533 y 535) se analizan a partir de las diligencias ministeriales practicadas y de los dictámenes periciales rendidos en las materias de arquitectura e ingeniería civil, de los cuales se desprende que, posterior a la realización de una inspección exhaustiva y a la correspondiente toma de muestras, la infraestructura ferroviaria examinada —comprensiva de la vía férrea, durmientes, fijaciones y balasto— cumple con la normatividad técnica vigente, sin que se adviertan alteraciones estructurales, daños intencionales, manipulación indebida ni indicios objetivos de actos de sabotaje que comprometan su funcionamiento o seguridad.

120. En este delito en particular, independientemente de los datos de prueba referidos en rubros que anteceden, se cuentan con la querrela respectiva, en la cual solicita la investigación de los hechos,

así como la reparación de los daños ocasionados a las vías generales de comunicación con motivo del descarrilamiento.

121. Se cuenta también con el desistimiento del querellante por considerar que se encuentra reparado el daño a las vías generales de comunicación.

iv. Uso ilícito de atribuciones.

122. Este delito consiste en la contratación ilícita de obras públicas, adquisiciones, con recursos públicos, el cual se aborda desde las diligencias ministeriales descritas en líneas precedentes, de las que se aprecia que los elementos de la vía en el punto del siniestro, del material moviente y sus mantenimientos, no presentan anomalías fuera de la norma.

-
123. También se tomaron en cuenta los informes de la Auditoría Superior de la Federación³⁸, en los que se concluyen que las auditorías números 263 DE, 418 DE 101, 106, 129 y 118, no tienen hallazgo penalmente relevante que denunciar.

124. Del análisis técnico y jurídico de dichas actuaciones y diligencias ministeriales, al igual que de los informes mencionados, se desprende que no se identificaron observaciones ni hallazgos con relevancia penal, toda vez que no se advirtieron conductas que actualicen los elementos objetivos, subjetivos o normativos de tipo

³⁸ Seis auditorías practicadas a la empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., durante los años 2019 y 2024.

penal alguno.

125. Así mismo, no se acreditó la existencia de daño o perjuicio jurídicamente relevante al erario, ni la intervención dolosa o culposa de servidor público o particular alguno.

126. Lo mismo acontece con los informes emitidos por la Secretaría de Anticorrupción y Buen Gobierno, en los cuales se concluye que, respecto de los cuarenta y un contratos públicos, se llevaron a cabo auditorías relacionadas con los trabajos de rectificación de la vía, el suministro de balasto, el suministro y la colocación de durmientes, el mantenimiento de la vía, así como la adquisición de locomotoras y coches y su correspondiente mantenimiento. Se informó la práctica de seis auditorías y cinco expedientes de investigación ya concluidos, sin observaciones con relepenales que denunciar.

127. En dichos informes se da cuenta de auditorías que ya han sido concluidas, así como de la existencia de procesos actualmente en curso orientados al fincamiento de posibles responsabilidades administrativas, sin que, por el momento, se advierta una situación relevante de carácter penal que deba ser denunciada, con relación al siniestro ferroviario.

v. Ejercicio ilícito de servicio público.

128. Este delito sanciona que el servicio público se ejercido sin contar con un empleo, cargo o comisión vigente, o las formas específicas

previstas en el Código Penal que afectan el mismo servicio público. Se actualiza cuando una persona ejerce funciones propias del servicio público sin contar con un nombramiento, empleo, cargo o comisión legalmente expedidos y vigentes, o bien cuando, aun teniéndolos, actúa fuera del marco de las atribuciones que le confiere la ley.

129. Asimismo, comprende las conductas expresamente previstas en el Código Penal Federal que contravienen los principios de legalidad, competencia y debido ejercicio de la función pública, en detrimento de la correcta prestación del servicio público.
130. La línea de investigación relativa al presente hecho posiblemente constitutivo de delito se encuentra debidamente atendida y documentada, en virtud del informe rendido por la empresa ferroviaria, mediante el cual se aportó evidencia documental consistente en cuarenta y un (41) contratos de naturaleza pública. Dichos instrumentos contractuales guardan relación directa con los trabajos de rectificación de la vía férrea, el suministro de balasto, el suministro y colocación de durmientes, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, así como con la adquisición de locomotoras y coches, incluyendo las acciones correspondientes a su mantenimiento, documentación que resulta pertinente, suficiente y conducente para el análisis técnico-jurídico de los hechos materia de investigación.
131. Del análisis del informe emitido por la propia empresa se desprende

que en dicho documento se hace referencia a diversas personas físicas que participaron en el procedimiento de contratación pública. Esta circunstancia resulta jurídicamente relevante en la medida en que constituye un elemento objetivo de referencia para el análisis de la legalidad, regularidad y debida conducción del procedimiento, sin que ello implique, por sí mismo, una determinación sobre la existencia de irregularidades.

132. Los elementos identificados permiten advertir, exclusivamente para efectos de un análisis preliminar y de carácter no concluyente, la eventual necesidad de profundizar en la revisión de determinadas actuaciones, las cuales podrían —en su caso— ser susceptibles de valoración en el marco de un procedimiento de responsabilidades administrativas u otros mecanismos de control previstos en el ordenamiento jurídico aplicable. Lo anterior se señala sin prejuzgar, en modo alguno, sobre la responsabilidad individual de las personas mencionadas, ni anticipar el sentido de las determinaciones que correspondan adoptar a las autoridades competentes.
133. En atención a lo anterior, y para los efectos conducentes, la información referida se hace del conocimiento de la autoridad competente, a fin de que, en el ejercicio de sus atribuciones legales y conforme a los principios de legalidad, objetividad y debido proceso, determine lo que en derecho proceda, de conformidad con el marco normativo vigente.

e. Consideraciones.

134. Una vez rendidos y analizados los dictámenes periciales en materia de aeronáutica, seguridad industrial³⁹, ingeniería y arquitectura, se tuvo por plenamente acreditado, de manera objetiva y verificable, que la locomotora circulaba a una velocidad superior al límite autorizado en el documento denominado "Horario Número 3 de la Línea Z", el cual establece una velocidad máxima de circulación de 50 km/h. Asimismo, se determinó que el tren ingresó a las seis curvas previas a aquella en la que ocurrió el siniestro a una velocidad inicial de 52 km/h durante la primera de ellas, registrándose

³⁹ Con base en el análisis realizado a los datos obtenidos de la Caja Registradora de Eventos se concluyó que la locomotora FIT-3027 circulaba a exceso de velocidad al momento del siniestro ferroviario, registrando 65 km/h en un tramo donde la velocidad máxima autorizada era de 50 km/h, según el horario número 3 de la línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; lo que constituye un incumplimiento del Reglamento Interno de Transporte del FIT, que obliga a la tripulación que opera la locomotora a no exceder la velocidad máxima autorizada para su tren y de la NOM-003-ARTF-2023, que establece que los trenes deben operar conforme a las velocidades máximas autorizadas en los horarios vigentes. En consecuencia, el exceso de velocidad representa un factor determinante de incumplimiento normativo y operativo que contribuyó al siniestro ferroviario.

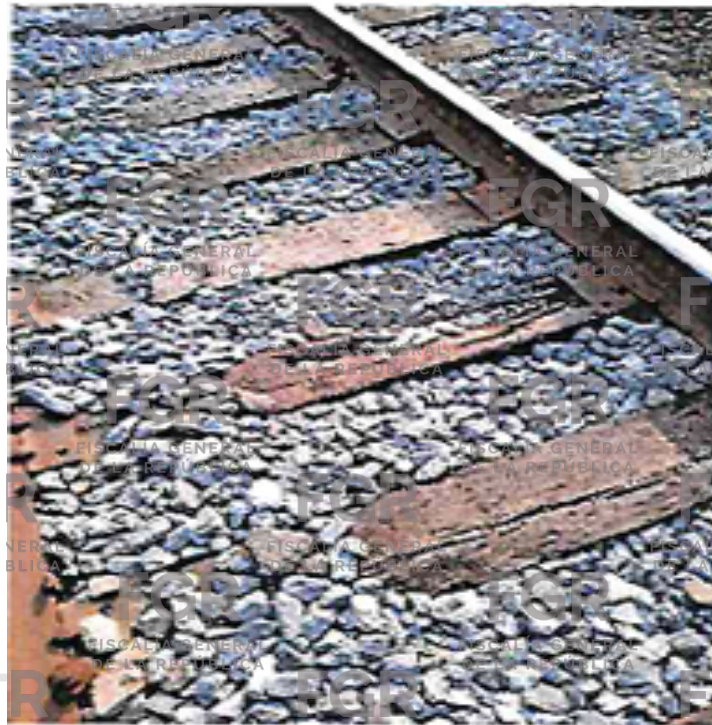
Al realizar la inspección de la vía respecto a rieles, placas de asiento, clavos, anclaje y durmientes, se observó que, aunque en la sección número 16 de inspección se localizaron durmientes de madera deteriorados, la norma NOM-003-ARTF-2023 establece la cantidad mínima de durmientes en buenas condiciones en curvas, lo cual se cumple.

El dictamen en materia de mecánica vehicular estableció que el funcionamiento de los sistemas Electrónico, Enfriamiento, Frenado, Lubricación y Panel de Control son correctos.

Al realizar la inspección de los rieles de la vía por parte de especialistas de la Universidad Nacional Autónoma de México refieren que no se observaron: grietas en el alma del riel, quebraduras ordinarias, rieles dañados, rieles aplanados ni soldaduras defectuosas, cumpliendo con la NOM-003-ARTF-2023.

En el dictamen de la especialidad de ingeniería civil y arquitectura se documenta la recolección muestras de balasto, las cuales fueron llevadas al Instituto de Geología de la Universidad Nacional Autónoma de México, para realizar la prueba de calidad de los materiales. Estableciendo que la calidad química y física de la muestra es considerada como de buena calidad, de acuerdo con requerimientos de Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

posteriormente un incremento progresivo de la velocidad hasta alcanzar un máximo de 65 km/h, velocidad con la cual ingresó y se mantuvo en la curva donde finalmente se produjo el evento.



135. Lo anterior, del análisis forense practicado a la información extraída de la máquina registradora de eventos del tren, fue posible establecer, con un grado razonable de certeza técnica, las siguientes conclusiones relevantes para la determinación de los hechos:

- a. Se constató que la unidad ferroviaria logró efectuar maniobras de frenado hasta alcanzar una velocidad de cero kilómetros por hora en los puntos coincidentes con las estaciones previas al lugar en el que ocurrió el siniestro, lo cual evidencia que los

sistemas de frenado se encontraban operativos y funcionales en dichos tramos de la ruta.

b. Asimismo, se determinó que, durante la circulación correspondiente a la ruta analizada, el tren alcanzó velocidades máximas de hasta 111 km/h, así como 65 km/h al ingresar a la curva de 12 grados en la que tuvo lugar el descarrilamiento. Lo anterior resulta jurídicamente relevante, en tanto que el horario autorizado para la operación del servicio de pasajeros establece límites máximos de 70 km/h en tramos de línea recta, y de 50 km/h específicamente en la curva donde ocurrió el evento, evidenciándose una superación de los parámetros operativos permitidos.

c. Finalmente, se acreditó que, previo al punto exacto del siniestro, el tren logró reducir su velocidad de desplazamiento; sin embargo, dicha disminución fue seguida por un incremento súbito e injustificado de la velocidad, el cual se mantuvo hasta el lugar del descarrilamiento, circunstancia que resulta técnicamente consistente con un escenario de conducción irregular y potencialmente determinante en la materialización del evento.

136. Del análisis integral de los estudios periciales practicados se determinó que el exceso de velocidad constituyó la causa determinante del descarrilamiento. Dicha conclusión fue corroborada mediante su correlación con las entrevistas realizadas

a los testigos. No obstante que estos testimonios corresponden a apreciaciones de carácter subjetivo, su valoración conjunta permite identificar una versión generalizada, coincidente y consistente respecto de los efectos atribuibles al exceso de velocidad, tales como el alabeo del tren y la caída del equipaje, circunstancias que fortalecen y respaldan técnicamente la hipótesis pericial establecida.

137. De las diligencias ministeriales de inspección practicadas por la autoridad competente, así como de los dictámenes periciales emitidos en materia de seguridad industrial y de los peritajes especializados en arquitectura e ingeniería, se desprende de manera clara, objetiva y técnicamente sustentada que no se identificaron daños de consideración en los elementos que conforman la superestructura y subestructura ferroviaria en la zona del siniestro.

138. Dichos elementos —entre los que se encuentran los rieles, los sistemas de fijación, los durmientes, el balasto, el subbalasto y los terraplenes— en la zona en cuestión, fueron objeto de revisión exhaustiva mediante procedimientos técnicos especializados, concluyéndose que su integridad estructural y funcional no presentaba afectaciones relevantes, ni anomalías previas o independientes que comprometieran su estabilidad, operación o seguridad.

139. Los únicos desperfectos observados y documentados durante las

inspecciones y análisis periciales en el sitio del evento, fueron aquellos directamente atribuibles al siniestro investigado, los cuales guardan una relación directa, inmediata y causal con dicho evento, sin que exista evidencia técnica o científica que permita sostener la presencia de daños preexistentes, ocultos o derivados de una omisión, negligencia o falla estructural ajena al hecho materia de investigación.

140. Desde una perspectiva jurídico penal, este resultado pericial adquiere especial relevancia, en tanto excluye la existencia de un daño estructural previo o concurrente que pudiera configurar un elemento objetivo del tipo penal, o bien sustentar la imputación de una conducta culposa por falta de mantenimiento, supervisión o diseño en la infraestructura ferroviaria. En consecuencia, no se acredita un nexo causal penalmente relevante entre la condición de la superestructura o subestructura ferroviaria y la producción del siniestro, más allá de los efectos materiales que éste generó de manera directa.
141. Así, los dictámenes técnicos coinciden en establecer que la infraestructura ferroviaria evaluada cumplía con las condiciones estructurales necesarias, descartándose que su estado haya sido un factor determinante, coadyuvante o antecedente en la generación del evento investigado. Esta conclusión técnica robustece la hipótesis de que el siniestro no tuvo origen en fallas estructurales del sistema ferroviario en el punto del siniestro, sino que los daños observados constituyen consecuencias y no causas del hecho.

142. En suma, el acervo probatorio de carácter pericial permite afirmar que no existen elementos objetivos suficientes para atribuir responsabilidad penal derivada del estado de la superestructura y subestructura ferroviaria, quedando acreditado que los daños detectados se circunscriben exclusivamente a aquellos que mantienen una relación causal directa con el siniestro, sin trascendencia penal autónoma.
143. De las actuaciones ministeriales practicadas se desprende, de manera clara y objetiva, que el equipo ferroviario correspondiente al tren de pasajeros identificado como PSCCT 28 —integrado por las máquinas FIT 3027 y FIT 300, operando con cuatro coches, ya sea en condición de carga o vacío— contaba con un peso total de 372 toneladas y una longitud aproximada de 180 metros.
-
144. Dicho material rodante fue objeto de una verificación técnica exhaustiva con posterioridad al siniestro, la cual incluyó mediciones especializadas de ruedas, cejas, superficies de rodadura (pisadas) y zapatas de frenado.
145. Como resultado de dichas diligencias, no se advirtieron anomalías ni fallas relevantes en los componentes inspeccionados, concluyéndose que el equipo ferroviario cumplía plenamente con los parámetros técnicos y de seguridad exigidos por la normatividad aplicable, circunstancia que reviste especial relevancia para el análisis jurídico técnico de los hechos materia de investigación.

146. En atención a los antecedentes fácticos debidamente circunstanciados y al acervo probatorio integrado durante la etapa de investigación, esta Representación Social compareció ante la persona Juzgadora de Control legalmente competente, con la finalidad de solicitar la emisión de orden de aprehensión en contra de quienes, al momento de los hechos, se desempeñaban como maquinista, conductor y jefe del despacho.
147. Lo anterior, al estimarse que de los datos de prueba aportados se desprenden indicios suficientes, objetivos y razonables que el homicidio y lesiones culposas exigido en esta fase procesal, la probable intervención de los referidos sujetos activos, a título de responsabilidad penal, en la comisión de los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas, perpetrados en agravio de las víctimas que oportunamente formularon querrela, en virtud de la infracción al deber objetivo de cuidado que les era jurídicamente exigible conforme a la naturaleza de sus funciones.
148. El 25 de enero de 2026, la autoridad judicial competente concedió la orden de captura solicitada, tras estimar debidamente acreditados los elementos legales y probatorios exigidos por la normativa aplicable, con el objeto de garantizar la comparecencia de la persona imputada ante el órgano jurisdiccional y asegurar la correcta conducción del procedimiento conforme a los principios de legalidad y debido proceso.
149. Una vez ejecutada la orden de aprehensión en contra del conductor

y del jefe de despacho, y habiéndose desahogado íntegramente la audiencia inicial en todas y cada una de sus etapas procesales, la autoridad judicial competente, en fecha 28 de enero de 2026, dictó auto de vinculación a proceso en contra de ambos imputados. Lo anterior, al estimar que, en esta fase del procedimiento penal, se encontraban satisfechos los presupuestos legales exigidos para tal determinación, particularmente en lo relativo a la existencia de los hechos que la ley señala como delito y a la probable responsabilidad de los imputados en la comisión de los ilícitos de homicidio y lesiones culposos, sin que ello implique un pronunciamiento definitivo sobre su responsabilidad penal.

150. La participación que se les atribuyó a los imputados, en su carácter de conductor y jefe de despacho, consistió en una comisión por omisión, toda vez que, conforme a las funciones inherentes a los cargos que desempeñaban, ambos ostentaban la calidad jurídica de garantes respecto de la vida y la integridad personal de los pasajeros. Dicha posición de garante derivaba directamente del contrato laboral, en el que se describen de las responsabilidades operativas y de control que ejercían al encontrarse en la cabina de la locomotora, desde la cual tenían dominio funcional del curso del tren y de los mecanismos de seguridad correspondientes.

151. En tal virtud, se encontraban jurídicamente obligados a impedir la producción del resultado dañoso, esto es, el siniestro ocurrido, mediante la adopción oportuna de las medidas de seguridad a su alcance. Sin embargo, omitieron cumplir con dicho deber de actuar,

en particular, al no activar el freno de emergencia durante un lapso prolongado en el que el tren circulaba a una velocidad excesiva, circunstancia que conocían o, cuando menos, estaban en posibilidad de conocer, y frente a la cual tenían la capacidad real y efectiva de intervenir para evitar el resultado lesivo.

152. Esta inactividad relevante, en un contexto en el que existía una obligación legal y funcional de actuar, es la que fundamenta la imputación de responsabilidad penal a título de comisión por omisión.

153. Lo anterior se encuentra debidamente robustecido no solo por la capacitación que efectivamente recibieron, sino también por la expedición de licencias de servicio ferroviario —aun cuando estas se encontraban vencidas—, así como por el entrenamiento acreditado relativo al conocimiento de sus deberes y obligaciones funcionales. Tales circunstancias permiten sostener, desde una perspectiva técnico-jurídica, que los sujetos contaban con una formación suficiente y específica para comprender el alcance de sus funciones, el marco normativo aplicable y las consecuencias jurídicas derivadas de su inobservancia.

154. En efecto, la capacitación impartida y el entrenamiento acreditado no constituyen meros actos formales, sino elementos objetivos que evidencian un conocimiento previo y efectivo de las normas que regulan el servicio ferroviario, particularmente aquellas contenidas en el Reglamento Interno de Transporte Interoceánico del

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, en el cual se encuentran expresamente previstas y delimitadas sus obligaciones funcionales. Ello refuerza la conclusión de que los sujetos no actuaron en un contexto de desconocimiento normativo o error invencible, sino dentro de un ámbito de competencia y responsabilidad claramente definido.

155. Asimismo, la expedición de licencias de servicio ferroviario, aun cuando se encontraran vencidas al momento de los hechos, constituye un indicio relevante de que previamente habían sido considerados aptos para el desempeño de dichas funciones, tras haber satisfecho los requisitos técnicos y normativos correspondientes. Esta circunstancia, valorada de manera conjunta con la capacitación y el entrenamiento recibidos, permite afirmar la existencia de un deber objetivo de cuidado reforzado, propio de la naturaleza especializada del servicio ferroviario.

156. En consecuencia, desde una lógica jurídico penal, la concurrencia de estos elementos acredita no solo el conocimiento normativo exigible, sino también la previsibilidad de los riesgos inherentes a la función desempeñada, así como la exigibilidad de una conducta conforme a derecho. Ello fortalece la imputación de responsabilidad en la medida en que se demuestra que los sujetos se encontraban en posibilidad real y jurídica de ajustar su actuar a las disposiciones reglamentarias vigentes, descartándose así cualquier alegación de ignorancia, falta de preparación o ausencia de deber funcional.¹²

157. Los hechos fueron producidos de manera culposa, toda vez que se acredita la ausencia de dolo en la conducta de los investigados; sin embargo, dicha circunstancia no excluye su responsabilidad penal, en virtud de la falta de precaución, negligencia e inobservancia al deber objetivo de cuidado que legal y funcionalmente les era exigible. Ello se desprende del hecho de que los investigados tenían bajo su encargo y responsabilidad el transporte, conducción y movimiento del tren identificado como PSCCT 28, actividad que, por su propia naturaleza, implica un riesgo permitido elevado y demanda un estándar reforzado de diligencia y cuidado.
158. En ese contexto, los investigados, al omitir las medidas de seguridad y previsión necesarias, transgredieron el bien jurídico tutelado por la norma penal, concretamente la vida y la salud de las personas, ocasionando un resultado lesivo que afectó directamente a las víctimas. Dicha afectación resulta jurídicamente relevante, en tanto el resultado dañoso era previsible y evitable si se hubieran observado las reglas técnicas, operativas y normativas que rigen la actividad ferroviaria, así como los protocolos de seguridad inherentes a la función desempeñada.
159. Por tanto, la conducta desplegada se ubica dentro del ámbito de la culpa penal, al actualizarse los elementos consistentes en una acción u omisión voluntaria, la violación al deber de cuidado, la producción de un resultado típico y la relación de causalidad entre dicha conducta negligente y el daño ocasionado, lo que permite atribuir responsabilidad penal a los investigados por los hechos

materia de la presente investigación.

160. Dicha situación procesal reviste particular gravedad, en tanto evidencia no solo el incumplimiento de un mandato judicial expreso, sino también un riesgo concreto de sustracción a la acción de la justicia, lo cual refuerza la necesidad de mantener activas las medidas coercitivas dispuestas en su contra
161. En cuanto a su grado de intervención en los hechos investigados, a la persona mencionada se le atribuye una participación directa y activa, en carácter de autor material, derivada de las funciones propias e inherentes al rol de maquinista que ejercía al momento del suceso.
162. En efecto, de acuerdo con los elementos obrantes en la causa, era quien tenía el control operativo exclusivo del tren, incluyendo la facultad y responsabilidad de accionar el sistema de aceleración, así como el dominio funcional de los mecanismos de desaceleración y frenado de la formación.
163. En este sentido, resulta jurídicamente relevante señalar que la conducción de una unidad ferroviaria implica un deber especial de cuidado, derivado tanto de la normativa técnica aplicable como de los principios generales de responsabilidad penal y administrativa. El maquinista, en su calidad de operador del tren, no solo ejecuta materialmente las maniobras de conducción, sino que además ostenta una posición de garante respecto de la seguridad del transporte, de los pasajeros y de terceros, siendo responsable de

regular la velocidad del convoy conforme a las condiciones del trayecto, las señales, los protocolos de seguridad y las circunstancias concretas de la operación.

164. Así, la activación de la aceleración del tren, así como la eventual omisión, retardo o deficiente utilización de los sistemas de desaceleración, constituyen conductas directamente imputables a su esfera de decisión y control, no pudiendo ser atribuidas a factores ajenos cuando el dominio del hecho se encontraba concentrado en su persona.

165. Por todo ello, la permanencia en estado de rebeldía, sumada a la entidad de la conducta atribuida y al rol determinante que desempeñaba en la dinámica del hecho, refuerza la hipótesis acusatoria y justifica plenamente la vigencia de las medidas judiciales adoptadas, sin perjuicio de las ulteriores responsabilidades penales que pudieran establecerse en el avance del proceso.

f. Circunstancias relevantes.

166. Se hace constar que las actuaciones ministeriales llevadas a cabo por las personas servidoras públicas adscritas a la Fiscalía General de la República, se realizaron de manera inmediata y diligente desde el momento en que se tuvo conocimiento formal de los hechos presuntamente constitutivos de delito.

167. Dichas actuaciones comprendieron, de forma inicial y prioritaria, la apertura de la carpeta de investigación correspondiente, así como la implementación y seguimiento puntual del plan de investigación, en estricto apego a los principios de legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad y respeto a los derechos humanos que rigen la función ministerial.
168. En ese sentido, se advierte que la autoridad investigadora desplegó las acciones necesarias para la conducción eficaz de la investigación, orientadas al esclarecimiento de los hechos, la identificación de posibles responsables y la recopilación de los datos de prueba pertinentes, sin dilaciones indebidas y conforme a las atribuciones que le confiere el marco jurídico aplicable.
169. La indagatoria iniciada por la Fiscalía Federal en el Estado de Oaxaca de esta Fiscalía General de la República, se abrió con el despliegue operativo de autoridades ministeriales, policiales y periciales hacia el lugar del siniestro, con el objeto de preservar la escena, asegurar la integridad de los indicios y garantizar la cadena de custodia desde el primer contacto. En una fase inicial y prioritaria, el personal interviniente procedió a la atención de las personas lesionadas, así como al rescate y traslado de los cuerpos de las víctimas, coordinando dichas acciones con los servicios de emergencia y con las instituciones competentes a nivel local y federal, a fin de no interrumpir la continuidad de las diligencias ministeriales.

170. Con el propósito de robustecer las actuaciones y asegurar el esclarecimiento de los hechos, se dispuso el refuerzo pericial mediante el traslado de equipos interdisciplinarios desde la Ciudad de México, integrados por especialistas en medicina forense, criminalística de campo, química forense, balística, fotografía forense y dactiloscopia, entre otras áreas.
171. Dichos equipos fueron comisionados para la práctica de necropsias conforme a los protocolos forenses aplicables, así como para la ejecución de dictámenes técnicos, levantamiento y embalaje de indicios, elaboración de planimetrías, fijación fotográfica y videográfica de la escena, y demás diligencias necesarias en el lugar de los hechos, observando los estándares de objetividad, legalidad y debido proceso.
172. De manera concomitante, se instruyó a la Policía de Federal Ministerial para el resguardo⁴⁰ perimetral, el control de accesos y la elaboración de las bitácoras de intervención, mientras que el Ministerio Público dirigió y documentó cada actuación, recabó entrevistas iniciales, ordenó la localización de testigos y dispuso las medidas pertinentes para la trazabilidad y oportuno traslado de los cuerpos a los servicios médicos forenses. Todas las actuaciones se realizaron en coordinación interinstitucional y bajo criterios de debida diligencia, procurando la protección de víctimas y testigos,

⁴⁰ El veintiocho de diciembre de dos mil veinticinco, se solicitó a la Policía Federal Ministerial resguardar el acceso al lugar del hecho. Adicionalmente, en la misma fecha se requirió a la Secretaría de Marina, Coordinación Estatal de la Guardia Nacional y a la Secretaría de la Defensa Nacional, apoyar en el resguardo conjunto del lugar en donde aconteció el siniestro ferroviario.

así como la integridad de los hallazgos materiales y de la información generada para su posterior evaluación pericial y judicialización.

173. A las víctimas y a los ofendidos se les hizo del conocimiento, de manera expresa, clara y debidamente fundada, el derecho que legalmente les asiste para acceder a un mecanismo alternativo de solución de controversias, particularmente a la vía del acuerdo reparatorio, en atención a que el delito por el cual interpusieron la correspondiente querrela es de naturaleza culposa.

174. En ese sentido, se les informó que, conforme al marco jurídico aplicable y a los principios que rigen el sistema de justicia penal, el carácter culposo del ilícito investigado actualiza la procedencia legal de los mecanismos alternativos de solución de controversias, permitiendo la tramitación y, en su caso, la eventual celebración de un acuerdo reparatorio.

175. Dicha figura jurídica constituye una forma válida de terminación anticipada del conflicto penal, orientada a la reparación integral del daño y a la solución pacífica del conflicto, garantizando en todo momento el respeto a los derechos de las víctimas u ofendidos, así como del imputado, y asegurando la observancia de los principios de legalidad, voluntariedad, confidencialidad y equidad que rigen este tipo de mecanismos.

176. Se ha sostenido que los mecanismos alternativos de solución de

controversias en materia penal, particularmente aquellos sustentados en la justicia restaurativa, generan impunidad al no concluir en una declaración formal de culpabilidad ni en la imposición de una pena. No obstante, dicha objeción resulta infundada, pues esta vía no implica ausencia de respuesta estatal, sino una modalidad distinta de reacción jurídica orientada prioritariamente a la reparación del daño y a la restauración del equilibrio jurídico afectado por el hecho delictivo, antes que a la retribución punitiva. En consecuencia, corresponde demostrar, mediante razonamiento lógico jurídico, que la sustitución de la pena por una obligación reparatoria eficaz y verificable excluye, por definición, la noción de impunidad.

177. A diferencia de la justicia retributiva, la cual se encuentra tradicionalmente vinculada a la idea de infligir al imputado un daño institucionalizado —materializado a través de la imposición de una pena, particularmente la privación de la libertad— como forma de retribución por el daño previamente ocasionado mediante la comisión de un delito, dicho modelo punitivo parte de una lógica esencialmente retrospectiva, centrada en el reproche del hecho ilícito y en la equivalencia simbólica entre el mal causado y el mal impuesto por el Estado.

178. En este sentido, la pena se concibe primordialmente como una respuesta sancionadora que busca restablecer el orden jurídico quebrantado, atribuyendo al autor del delito una consecuencia aflictiva proporcional a la gravedad de su conducta, sin que ello implique, necesariamente, una atención prioritaria a las necesidades

de la víctima, a la recomposición del tejido social afectado ni a los procesos de responsabilización activa y reintegración del imputado en la comunidad.

179. Dicho mecanismo está reconocida expresamente dentro del sistema de justicia penal como un instrumento idóneo para la consecución de las finalidades esenciales del proceso penal.

180. En particular, se orienta a garantizar que el hecho delictivo no quede impune, mediante la activación efectiva del ius puniendi del Estado, al tiempo que salvaguarda los derechos fundamentales de las personas involucradas, especialmente la protección del inocente frente a imputaciones indebidas o arbitrarias. Asimismo, este mecanismo contribuye de manera directa a la reparación integral del daño causado como consecuencia de la comisión del delito, atendiendo no solo a una dimensión sancionadora, sino también restaurativa, en armonía con los principios de legalidad, debido proceso y acceso efectivo a la justicia. De esta forma, se erige como una herramienta indispensable para el equilibrio entre la potestad punitiva estatal, la tutela de los derechos de la víctima y la preservación de las garantías procesales del imputado, consolidando así los fines constitucionales del proceso penal.¹⁵

181. En atención a lo anteriormente expuesto y como resultado de la aplicación de los mecanismos previstos en el marco normativo vigente, se efectuaron 114 derivaciones al Órgano Especializado de Medios Alternativos de Solución de Controversias de esta Fiscalía de

la Nación, instancia competente para la atención y gestión de conflictos susceptibles de resolverse mediante procedimientos no jurisdiccionales.

182. Dichas derivaciones permitieron la intervención especializada orientada a la facilitación del diálogo entre las partes involucradas, la reparación del daño y la recomposición del tejido social, conforme a los principios de voluntariedad, confidencialidad, imparcialidad y legalidad que rigen los medios alternativos de solución de controversias.

183. Como resultado de dicho procedimiento institucional, las derivaciones correspondientes culminaron en la celebración de los acuerdos reparatorios respectivos, los cuales fueron formalizados de conformidad con la normativa aplicable y bajo la supervisión de la autoridad competente, garantizando su validez jurídica y su cumplimiento.

184. La suscripción de estos acuerdos evidencia la eficacia del modelo de justicia alternativa implementado por esta Fiscalía de la Federación, al permitir una resolución pronta, consensuada y legalmente sustentada de los conflictos, contribuyendo a la optimización de recursos institucionales, a la despresurización del sistema penal tradicional y al fortalecimiento de una cultura de paz y legalidad.

185. El análisis integral de las constancias que obran en el expediente, se

desprende que las víctimas, integrantes de un mismo núcleo familiar, optaron en un primer momento por acudir a asesores jurídicos privados, con el propósito de ejercer su derecho de acceso a los registros de la investigación. De igual forma, hicieron del conocimiento público, a través de diversos medios de comunicación, una serie de agravios relacionados con lo que consideraron una presunta falta de atención por parte de la autoridad competente.

186. Sin embargo, de los propios antecedentes del caso se encuentra debidamente acreditado que dichas personas sí recibieron atención por parte de la autoridad en su lugar de origen. Ante tal circunstancia, las víctimas manifestaron de manera expresa y voluntaria su voluntad de reconducir el trámite del asunto a través de un mecanismo de solución alterna de controversias, en ejercicio de los derechos que les reconoce el marco normativo aplicable.

187. En consecuencia, dicha decisión de naturaleza procesal dio lugar, conforme a la normatividad vigente en materia penal, a la formalización y celebración del acuerdo reparatorio correspondiente, mecanismo mediante el cual se materializaron los principios de justicia restaurativa, garantizando la atención efectiva de las pretensiones de las víctimas y la resolución del conflicto dentro de los cauces legales establecidos.

4. DETERMINACIÓN.

188. En todos aquellos casos en que los ofendidos de las víctimas fallecidas, así como las víctimas correspondientes a las diversas lesiones, hayan celebrado un acuerdo reparatorio, la autoridad competente, al momento de resolver sobre su aprobación, y a efecto de ejercer un control sustantivo y no meramente formal, debiendo verificar, analizar y dejar constancia expresa, mediante una resolución debidamente fundada y motivada, establecerá que dicho acuerdo satisface los estándares constitucionales, legales y convencionales que rigen los mecanismos alternativos de solución de controversias en materia penal.

189. En ese sentido, es obligación del ministerio público establecer que, las obligaciones asumidas por las partes no resultan notoriamente desproporcionadas, atendiendo de manera integral a la entidad y gravedad del daño causado, a la capacidad real y objetiva de cumplimiento del obligado, así como a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y equidad que informan la reparación integral del daño.

190. Asimismo, la autoridad deberá constatar que las partes intervinientes se encontraban en condiciones de igualdad material durante el proceso de negociación, lo cual implica verificar la inexistencia de asimetrías relevantes en las posiciones de poder, la disponibilidad de información suficiente, clara y comprensible, así como la oportunidad efectiva de contar con asesoría jurídica adecuada, garantizando en

todo momento el principio de igualdad entre las partes.

191. Finalmente, en dicho acuerdo de aprobación se estableció de manera expresa que el acuerdo fue celebrado de forma libre, consciente y voluntaria, sin que haya mediado intimidación, amenaza, presión indebida o cualquier otra forma de coacción, asegurando con ello la ausencia de vicios del consentimiento, tales como error, dolo o violencia, y el pleno respeto a los derechos de las víctimas y ofendidos, particularmente a su derecho a una reparación justa, adecuada y efectiva.
192. La aprobación judicial de los acuerdos reparatorios produce, como efecto jurídico, la extinción de la acción penal respecto de los delitos que constituyen su objeto, en tanto dichos acuerdos forman parte de los mecanismos alternativos de solución de controversias expresamente reconocidos por el sistema penal. En efecto, una vez que el órgano jurisdiccional verifica la legalidad, voluntariedad y proporcionalidad del acuerdo, así como la procedencia de este en atención a la naturaleza del delito, el conflicto penal queda reconducido a una vía restaurativa.
193. Al cumplirse íntegramente las obligaciones asumidas por el imputado —principalmente la reparación del daño a la víctima u ofendido— se satisface la finalidad del ius puniendi del Estado, tornando innecesaria la continuación de la persecución penal.
194. En consecuencia, y por mandato legal, se actualiza la extinción de la

acción penal, con efectos definitivos y limitados a los hechos y personas comprendidos en el acuerdo aprobado.¹⁶

195. Por lo que respecta al delito de daño en bienes, se tiene acreditado en autos el otorgamiento expreso del perdón por parte de la persona moral ofendida, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., quien se encuentra plenamente legitimada para ello al ostentar la titularidad del bien jurídico afectado. Dicho perdón fue concedido con posterioridad a la reparación del daño, cumpliéndose así con los requisitos legales exigidos por el artículo 93 del Código Penal Federal, el cual establece que el perdón del ofendido extingue la acción penal tratándose de delitos que se persiguen por querrela o acto equivalente.

196. En consecuencia, al actualizarse una causa legal de extinción de la pretensión punitiva del Estado, resulta jurídicamente improcedente la continuación del ejercicio de la acción penal, pues se ha satisfecho el interés jurídico de la parte ofendida y desaparece la finalidad de persecución penal. Bajo esta lógica normativa, la subsistencia del procedimiento vulneraría los principios de legalidad, mínima intervención penal y seguridad jurídica, por lo que debe reconocerse la extinción de la acción penal y decretarse la conclusión del proceso en lo conducente.

197. Por cuanto hace a los delitos de ataques y daños a las vías generales de comunicación y derivado del análisis del acervo técnico disponible, específicamente del dictamen pericial de seguridad

industrial rendido por persona perita oficial, se desprende que, tras la verificación de los rieles, balasto, fijaciones y durmientes, la infraestructura ferroviaria se encuentra bajo norma y, por ende, no fue alterada.

198. Esta conclusión técnica incide de manera directa en los elementos objetivos y subjetivos del tipo penal de ataques a las vías generales de comunicación, en tanto desmiente la existencia de una conducta idónea para generar un riesgo jurídicamente desaprobado sobre el objeto material protegido (la vía y su seguridad operativa), neutraliza la imputación objetiva del riesgo —pues no hay incremento del riesgo permitido atribuible a un actuar humano antijurídico— y torna irrazonable la inferencia del dolo requerido (conocimiento y voluntad de afectar la seguridad de la vía).

199. En ausencia de manipulación, deterioro, alteración o huella material que permita vincular una conducta del agente con un peligro o daño típico, la tipicidad objetiva se quiebra y el nexo de atribución se rompe; correlativamente, el elemento subjetivo carece de soporte probatorio.

200. Por estas razones, el estándar de suficiencia probatoria no se satisface para sostener la imputación ni, menos aún, una sentencia condenatoria, resultando procedente la declaración de atipicidad, el sobreseimiento o, en su caso, la no vinculación a proceso por insuficiencia de datos de prueba.

201. Ahora bien, este delito también se encuentra establecido en la ley de ataques a las vías generales de comunicación por lo que, desde una perspectiva estrictamente penal, el delito previsto en el artículo 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación exige para su configuración la concurrencia de una conducta dolosa, consistente en dañar, destruir, interrumpir o entorpecer, de manera intencional, una vía general de comunicación o los medios que en ella operen. El tipo penal no se satisface con la sola producción de un resultado material, sino que requiere la acreditación plena de una acción dirigida conscientemente a generar dicha afectación, conforme al principio de tipicidad estricta que rige en materia penal.
202. En el caso de un accidente ferroviario, los hechos, por su propia naturaleza, carecen del elemento subjetivo del dolo, en tanto se trata de un evento no intencional derivado de factores técnicos, operativos, humanos o fortuitos. La ausencia de voluntad encaminada a causar un daño excluye la posibilidad de imputar penalmente la conducta bajo el referido tipo, toda vez que el derecho penal mexicano proscribe la responsabilidad objetiva y exige la comprobación de culpabilidad personal.
203. Aun cuando del accidente se derive una interrupción temporal del servicio ferroviario o un daño material a la infraestructura, dicha circunstancia no actualiza por sí misma el delito de ataques a las vías generales de comunicación, ya que el artículo 533 no contempla modalidad culposa.

204. Por lo anterior, resulta jurídicamente improcedente la pretensión punitiva sustentada en dicho precepto legal, al actualizarse una causa de atipicidad penal, lo que impide el ejercicio válido de la acción penal y obliga a observar los principios de legalidad, intervención mínima y ultima ratio del derecho penal.
205. Ahora bien, del análisis típico del delito de ataques a las vías generales de comunicación, previsto en el artículo 535 del Código Penal Federal, se advierte que su configuración exige la concurrencia de elementos objetivos y subjetivos claramente determinados, entre los que destacan la realización de una conducta dolosa que tenga como finalidad o resultado impedir, dañar u obstaculizar de manera efectiva el funcionamiento de dichas vías. En el caso concreto, si bien se identifica una irregularidad consistente en la falta de licencias vigentes por parte de la tripulación, dicha circunstancia, por sí misma, no actualiza el núcleo típico del ilícito penal mencionado, al no acreditarse una afectación material, real y directa a la seguridad o continuidad de la vía general de comunicación.
206. Asimismo, desde una perspectiva de antijuridicidad material, la conducta atribuida carece de la entidad lesiva suficiente para trascender del ámbito administrativo al penal. La ausencia de licencias vigentes constituye una infracción a normas regulatorias de carácter administrativo, cuyo bien jurídico tutelado es el control y supervisión de la actividad, mas no implica necesariamente un peligro concreto o abstracto para las vías generales de comunicación. En este sentido, el principio de intervención mínima

del derecho penal obliga a reservar la sanción penal únicamente para aquellas conductas que lesionen de manera grave bienes jurídicos fundamentales, lo cual no se actualiza en el supuesto analizado.

207. Finalmente, debe ponderarse que no existe reincidencia ni antecedente alguno que permita inferir una conducta sistemática o reiterada orientada a vulnerar el orden jurídico. La falta de habitualidad refuerza la improcedencia de una respuesta penal, en tanto que el derecho penal no puede operar como un mecanismo sancionador sustituto de la potestad administrativa del Estado. En consecuencia, la responsabilidad que, en su caso, pudiera derivarse debe circunscribirse al ámbito administrativo, resultando jurídicamente inviable la imputación penal por ataques a las vías generales de comunicación, al no satisfacerse los elementos normativos y dogmáticos exigidos por el tipo penal.

208. Con base en el dictamen pericial rendido en autos, se acredita de manera objetiva y suficiente la inexistencia del delito de ataques a las vías generales de comunicación, toda vez que del análisis técnico efectuado no se desprende evidencia alguna de daño, alteración, destrucción o sabotaje en los elementos estructurales que integran la vía férrea, tales como rieles, sistemas de fijación, durmientes o balasto.

209. Además, obra también el desistimiento del querellante de estos delitos perseguibles por ese requisito de procedibilidad.

210. En consecuencia, al no actualizarse los elementos objetivos del tipo penal, y al resultar jurídicamente inexistente la conducta típica prevista por la ley, se configura una causa de improcedencia de la acción penal. Por tanto, conforme a los principios de legalidad, tipicidad estricta y presunción de inocencia, resulta jurídicamente procedente decretar el no ejercicio de la acción penal, ante la inexistencia del delito y el desistimiento del querellante.
211. Por lo que respecta a los delitos de uso ilícito de atribuciones y facultades, y del de ejercicio ilícito del servicio público, además de las actuaciones y diligencias ministeriales y periciales expuestas con antelación, respecto de las condiciones de la vía en el punto del siniestro, el material moviente y su mantenimiento, se advierte que la Auditoría Superior de la Federación emitió los informes correspondientes a las auditorías números 263 DE, 418 DE 101, 106, 129 y 118.
212. En dichos informes concluyó de manera expresa que no se formularon observaciones, hallazgos ni irregularidades que pudieran revestir carácter penal, ni se identificaron elementos objetivos, indicios o datos de prueba suficientes que permitan advertir la probable comisión de un hecho delictivo. En consecuencia, no se actualiza el supuesto jurídico que haga procedente dar vista o formular denuncia ante esta representación social.
213. Asimismo, obra en autos el informe emitido por la Secretaría de Anticorrupción y Buen Gobierno, del cual se desprende que, respecto de cuarenta y un contratos públicos vinculados con los

trabajos de rectificación de la vía férrea, suministro de balasto, suministro y colocación de durmientes, mantenimiento de la vía, así como la adquisición, operación y mantenimiento de locomotoras y coches ferroviarios. También se informó la práctica de seis auditorías y cinco expedientes de investigación ya concluidos, sin observaciones de naturaleza penal que denunciar.

214. Del contenido del citado informe se advierte que dichas auditorías se encuentran en una fase preliminar de análisis y verificación, sin que hasta el momento se hayan determinado irregularidades que, por su naturaleza y gravedad, permitan advertir la actualización de elementos típicos constitutivos de delito. En ese sentido, la autoridad administrativa competente no ha formulado conclusiones definitivas que trasciendan del ámbito estrictamente administrativo al penal.
215. En consecuencia, hoy en día no existe señalamiento concreto ni determinación firme que permita inferir la comisión de conductas susceptibles de reproche penal, ni se han identificado hechos que justifiquen la presentación de denuncia ante el Ministerio Público.
216. Lo anterior resulta jurídicamente relevante, en tanto que reafirma el principio de intervención mínima del derecho penal, reservando la vía punitiva únicamente para aquellos supuestos en los que se acredite de manera clara y objetiva la existencia de un ilícito penal, circunstancia que, en el caso concreto, no se actualiza por el momento.

217. En este apartado es relevante referenciar la realización de dictámenes periciales complementarios, como los de seguridad industrial, arquitectura e ingeniería civil, informe de resultados de metalurgia (UNAM), opinión técnica, suscrito por experto en la materia en el que concluye que, con el análisis de petrografía se realizó la identificación mineral, mecánica de lesiones, mecánica de hechos, aeronáutica y el dictamen integral conclusivo que interpretó cada uno de ellos, y logró determinar:

- i. Que las condiciones de los componentes de la vía en el tramo en que aconteció el accidente, como son riel, fijaciones, durmientes y balasto, cumplen con la normatividad vigente aplicable y no tienen afectación distinta de los daños causados por el siniestro.
- ii. Que del análisis de la caja registradora de eventos del día 24 de diciembre de 2025, en el que la locomotora FIT-3027, circuló dentro de los límites de velocidad establecidos en el horario ferroviario.
- iii. Que la causa del descarrilamiento está asociado al exceso de velocidad en que circuló el día de los acontecimientos.

218. Del análisis integral de los hechos materia de investigación, así como de los elementos probatorios recabados durante la etapa de investigación inicial, no se advierte la actualización de los elementos objetivos, subjetivos y normativos que integran los tipos penales de

uso ilícito de atribuciones y facultades, ni de ejercicio ilícito del servicio público, en su modalidad consumada.

219. En particular, no se acredita la existencia de una conducta dolosa o culposa atribuible a servidores públicos que, en ejercicio de sus funciones, haya tenido una relación de causalidad directa e inmediata con el siniestro ferroviario objeto de la indagatoria.

220. Asimismo, desde una perspectiva de imputación objetiva, no es posible establecer un nexo causal jurídicamente relevante entre las conductas analizadas y los resultados típicos consistentes en homicidio y lesiones culposas. La simple concurrencia temporal o funcional de actos administrativos o decisiones institucionales no resulta suficiente para sustentar una responsabilidad penal, en tanto no se demuestre que dichas conductas hayan creado o incrementado de manera jurídicamente desaprobada un riesgo que se haya materializado en el resultado dañoso. En ausencia de dicho vínculo, se excluye la existencia de un delito conexo que permita sostener la persecución penal.

221. En consecuencia, al no encontrarse acreditados los elementos constitutivos de los delitos investigados, ni la relación de conexidad penal requerida para su vinculación con los resultados lesivos, resulta jurídicamente procedente determinar el no ejercicio de la acción penal, conforme a los principios de legalidad, objetividad y mínima intervención del derecho penal. Esta determinación no

constituye una valoración discrecional, sino una conclusión derivada del análisis técnico-jurídico de los hechos y del marco normativo aplicable.

222. No obstante, lo anterior no implica una exoneración absoluta de responsabilidades en otros ámbitos jurídicos, ni limita las facultades legales de la Auditoría Superior de la Federación y de la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno para, en el ámbito de sus atribuciones, formular las denuncias que estimen pertinentes por hechos posiblemente constitutivos de delito, derivados de los hallazgos administrativos o financieros detectados no asociados al siniestro. Ello garantiza el respeto al principio de separación de competencias y permite que eventuales responsabilidades sean investigadas por las vías legales correspondientes.

223. Por lo expuesto, se rinde este informe público para hacer del conocimiento de la sociedad mexicana los resultados de la investigación de hechos delictuosos que realizó esta Fiscalía General de la República.