



El descarrilamiento del Tren Interoceánico cuestiona el modo de construir trenes del Gobierno

Los expertos esperan que el accidente sirva para no acelerar los plazos de las obras justo cuando la Administración Sheinbaum planea la construcción de 3.000 kilómetros de vías



CARLOS CARABAÑA

México - 03 ENE 2026 - 22:30 CST



Hace justo una semana, [el tren de pasajeros del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec que cubría el trayecto Salina Cruz-Coatzacoalcos descarriló en el centro de Oaxaca](#).

Con 250 personas viajaban a bordo, hay 14 muertos y decenas de heridos, algunos aún de gravedad. En solo dos años funcionando, esta es la primera—y temprana—tragedia mortal de los nuevos proyectos ferroviarios construidos durante el periodo de Andrés Manuel López Obrador, [una política pública que su sucesora, Claudia Sheinbaum, ha prometido continuar](#). El problema es que tanto en la construcción del Tren Maya como del Ferrocarril del Istmo, las dos obras iniciales de este Plan Nacional Ferroviario, se antepuso cumplir las metas políticas marcadas desde Palacio Nacional a los plazos constructivos. Un error que, expertos consultados por este periódico, esperan que no se repita en los 3.000 kilómetros de nuevas vías que el Gobierno mexicano quiere dejar antes de las elecciones presidenciales de 2030.

“Todos estos nuevos corredores ferroviarios se levantaron en solo seis años y en principio es muy poco tiempo para que un sistema de esta magnitud quede con todas las medidas necesarias en cuanto a calidad y seguridad en la infraestructura”, argumenta Benjamín Alemán Castilla, fundador de la consultora Alttrac y exdirector de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario de México. Cree que este accidente mortal no va a cambiar el Plan Nacional Ferroviario, pero que debe ser una lección para los políticos. “Uno esperaría que esto sirva para que se ponga más



atención en la necesidad de cuidar mucho más los aspectos que garantizan la seguridad de los usuarios”.

En julio de 2024, nada más ser elegida, Sheinbaum anunció que su Administración continuaría con la política ferroviaria, y prometió 3.000 nuevos kilómetros de vías férreas para trenes de pasajeros. Aseguró que se haría “de la misma manera en que se ha construido el Tren Maya, una parte con ingenieros militares y otra parte con empresas”. El Tren Maya es un lazo ferroviario de 1.500 kilómetros por la Península de Yucatán, creado para pasajeros y carga, mientras que el [Tren Interoceánico](#) conecta el océano Atlántico con el Pacífico a través del Istmo de Tehuantepec y, aunque nació para ser una alternativa al Canal de Panamá en el transporte de mercancías, también tiene unos pocos servicios de pasajeros.

Los trenes de pasajeros prácticamente desaparecieron de México en la década de 1990, cuando en los dos últimos sexenios del Partido Revolucionario Institucional se privatizó la red ferroviaria y se priorizaron los servicios de carga, que nunca han dejado de funcionar. En todos sus programas electorales desde 2006, López Obrador llevaba como propuesta recuperar los servicios ferroviarios de pasajeros y, cuando por fin logró llegar a la presidencia, puso en marcha esta política. Sin proyectos ejecutivos terminados ni estudios ambientales, comenzaron a licitarse los primeros tramos en 2020.

Pero los proyectos ferroviarios, y más con el enorme tamaño y complejidad que tienen tanto el Tren Maya como el Tren Interoceánico, suelen ser a mediano y largo plazo, con unos tiempos constructivos que se van más hacia la década que al lustro, justo para poder cuidar aspectos como una planeación adecuada, el respeto a las leyes ambientales o poder hacer pruebas de funcionamiento. Durante el sexenio de López Obrador, las prisas por lograr inaugurar estos proyectos antes de que este dejara el poder en 2024 fueron más que evidentes. En una consultoría que se hizo para el Tren Maya, empresas constructoras con experiencia dijeron necesitar de 36 a 48 meses para hacer un tramo de unos 200 kilómetros, pero en las licitaciones el Gobierno solo les dio 28 meses. Al ver que las obras empezaban a retrasarse, el entonces presidente comenzó a supervisar las obras cada dos meses para apremiar a las empresas constructoras.

Cuando a mitad de sexenio era evidente que, de seguir a ese ritmo, no se iba a lograr acabar las obras ni del Tren Maya ni del Interoceánico durante su sexenio, López Obrador dio la orden de que los militares se encargasen de la construcción. El Gobierno continuó con su política de repartir, de forma equitativa, responsabilidades y proyectos entre el ejército de tierra, al que dio el Tren Maya y la Armada, a la que



encargó el Interoceánico. Esto llevó a que las partes más complejas, como los que atraviesan la Gran Selva Maya en la Península de Yucatán, se ejecutaron en menos de tres años.

Finalmente, cuando por fin pudo ir inaugurando los diferentes tramos de las obras, López Obrador destacó como una proeza haber logrado levantar, en solo cinco años, megaproyectos tan complicados. No importaba que, durante su construcción, se hubiesen vulnerado casi todas las leyes ambientales, generando diversos conflictos sociales y creando en el camino problemas de contaminación y deforestación, además de tener grandes sobrecostos. En el caso del Tren Interoceánico, se triplicó su presupuesto inicial.

Las líneas de investigación

El siniestro del domingo 28 ocurrió cuando, en una zona montañosa y de curvas pronunciadas, la locomotora se salió de la vía y arrastró al resto del convoy. El primer vagón de pasajeros cayó por un barranco de seis metros, mientras el segundo quedó semisuspendido. Los otros dos sufrieron daños menores. De acuerdo a los testimonios de los pasajeros, el tren iba muy rápido. “Teníamos miedo por la velocidad. Sentí que dio el jalón y le ganó el peso. Era una curva muy cerrada, casi en U [el giro]. Siento que la tomó con mucha velocidad”, explicó a este periódico una de las supervivientes, Katherine Vásquez.

“Hay varias líneas de investigación, pero todas pueden involucrar aspectos técnicos”, dice el experto Alemán Castilla. “Se ha mencionado que iba a mucha velocidad, y eso puede deberse a que se quedó sin frenos. En ese caso sería que el material rodante pudiera tener un defecto de origen ya que el equipo que se adquirió no cumplía con las especificaciones necesarias”.

Mientras que para el Tren Maya se decidió construir de cero todo el material rodante, en el caso del Tren Interoceánico se reacondicionaron varios modelos de segunda mano. De acuerdo a la información disponible, la Secretaría de Marina compró tanto vagones y locomotoras estadounidenses e inglesas de los años 70 y 80 como los carros de pasajeros usados en el fallido Tren Turístico que unía Puebla con Cholula. López Obrador declaró de seguridad nacional estos contratos, pero el director de una de las compañías que vendió las máquinas y los vagones dio una entrevista a un sitio web especializado, permitiendo conocer algunos detalles.

“También pudo ser que la velocidad no fuera compatible con las características geométricas de ese tramo, con su curvatura y su pendiente, y eso pasa por revisar la



calidad de los materiales y la infraestructura ferroviaria”, continúa Alemán Castilla. La Auditoría Superior de la Federación, la entidad federal encargada de revisar cómo se ejerce el presupuesto, [documentó diversos fallos que la Secretaría de Marina tuvo en la construcción de las vías del Ferrocarril Interoceánico](#). Además de faltantes menores de dinero, los aspectos más complejos tienen que ver con la inexperiencia de los militares en este tipo de obra y las prisas constructivas, alertando sobre problemas en la corrección de curvas y pendientes en varios tramos.

Otra de las posibles explicaciones es sí el balastro, un tipo de piedra que se usa bajo los durmientes y rieles de las vías para dar estabilidad y soporte, era de baja calidad. Este es un tema sensible políticamente, ya que involucra a uno de los hijos de López Obrador, Gonzalo López Beltrán. Este fue designado por su padre supervisor honorífico de la obra, para ayudarle a observar el avance, el tendido de las vías y otros aspectos de la infraestructura... Todo, supuestamente, sin cobrar.

Pero, en un audio revelado por la organización Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad, se escucha al empresario Amílcar Olán, [asegurar que López Beltrán intercedió para que le adjudicaran el suministro de basalto para el trazado de las vías del Tren Interoceánico y el Tren Maya](#). También se ha revelado una conversación de Olán con Pedro Salazar Beltrán, primo de los hijos de López Obrador, en la que se les oye jactarse de los sobornos para que sus entregas de basalto no sean analizadas para asegurar su calidad. “Ya cuando se descarrile el tren, va a ser otro pedo”, dice uno de ellos. Olán es señalado por usar su amistad con los hijos de López Obrador para asegurarse contratos en los grandes proyectos de la Administración anterior.

Desde la oposición, [han pedido una investigación rigurosa que incluya el papel jugado por los hijos del presidente](#). Sheinbaum ha desdeñando este último punto, pero sí ha asegurado que la Fiscalía General de la República, la Fiscalía estatal y la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario de México revisarán la caja negra del tren y analizarán elementos como la velocidad, los frenos o la forma de conducción del maquinista para saber qué causó el descarrilamiento. Es decir, la Fiscalía General, dirigida por una abogada cercanísima tanto a Sheinbaum como a López Obrador, será la agencia qué dirá lo qué sucedió y por qué.