


Maximiliano Cortázar Lara
Analista

max.cortazar@gmail.com

Una tragedia evitable llamada Tren Interoceánico

El descarrilamiento del Tren Interoceánico no fue un accidente inevitable. Fue una tragedia que pudo evitarse, resultado de decisiones políticas que privilegiaron la propaganda sobre la seguridad y la lealtad sobre la rendición de cuentas. Cuando el Estado ignora advertencias técnicas y normaliza la opacidad, el desenlace no es mala suerte: es negligencia.

Desde su origen, esta obra fue tratada como símbolo ideológico. La crítica técnica fue descalificada y la supervisión rigurosa sustituida por inauguraciones anticipadas y discursos triunfalistas. La Auditoría Superior de la Federación documentó irregularidades, pagos sin comprobar y fallas de supervisión. Aun así, el proyecto avanzó. Las advertencias existieron y fueron ignoradas. Cuando una tragedia ocurre después de alertas oficiales, deja de ser un accidente y se convierte en responsabilidad directa del Estado.

El problema no es sólo técnico, es ético. El propio expresidente reconoció la participación de su hijo, Gonzalo Bobby López Beltrán, como supervisor honorífico del proyecto. En cualquier democracia funcional, la intervención de un familiar directo del jefe del Ejecutivo en una obra multimillonaria sería motivo de escrutinio extremo. Aquí se normalizó. Eso no es transformación: es nepotismo político.

La concentración del proyecto en la Secretaría de Marina tampoco garantizó transparencia. Centralizar planeación, ejecución y operación sin contrapesos civiles eficaces reduce la supervisión y diluye responsabilidades. El entonces responsable

del Corredor Interoceánico y hoy secretario de Marina, Raymundo Pedro Morales Ángeles, encabezó decisiones clave de una obra que terminó en tragedia. Nadie ha asumido consecuencias claras.

El Tren Interoceánico no es un caso aislado. Es parte de un patrón. El accidente de la Línea 3 del Metro y los incidentes del Tren Maya responden a la misma lógica: obras y sistemas operados bajo presión política, con mantenimiento cuestionable, advertencias ignoradas y una narrativa oficial que minimiza fallas hasta que ocurre lo irreversible. Distintos proyectos, la misma negligencia estructural.

La Cuarta Transformación llegó con la bandera de erradicar la corrupción, pero, hoy, sus obras emblemáticas muestran lo contrario: cuando el poder se protege a sí mismo, la seguridad de las personas queda en segundo plano. No fue sólo un tren el que descarriló. Fue la idea de que gobernar sin contrapesos no tiene consecuencias.

Los gobiernos que optan por ser empresarios están destinados al fracaso y a la corrupción, el hecho de haber puesto al Ejército y a la Marina

como constructores aduaneros o aeroportuarios, entre otras cosas, lo único que ha logrado es distraerlos de su primera responsabilidad que es la seguridad del país.

Todo esto, sumado a la colusión de varios líderes de Morena, como gobernadores, legisladores y funcionarios de primer nivel con el crimen organizado, así como terminar con la separación de poderes, como es el Poder Judicial, los órganos desconcentrados, la Fiscalía General de la República y la nueva ocurrencia del mediocre de Pablo Gómez al decir que el INE no debe ser autónomo.

**Los gobiernos
que optan
por ser
empresarios
están destinados
al fracaso
y a la corrupción.**