



ARTICULISTA INVITADO

**JORGE ROMERO HERRERA\***

@JORGERHHE

## Tren Interoceánico: Ineficiencia y corrupción que mata

El 28 de diciembre de 2025, en la recientemente inaugurada Línea Z del Tren Interoceánico, a la altura de Nizanda, Oaxaca, un convoy con 241 pasajeros y nueve tripulantes se descarriló. El saldo: al menos 14 personas fallecidas y decenas de heridos, muchos de ellos de gravedad a quienes les mandó mi más sentidas condolencias.

El problema es que no estamos viendo una falla aislada. Es la constante de todas las obras que ha realizado el oficialismo desde hace siete años. En este caso, estamos hablando de un proyecto que, pese a haber recibido miles de millones de pesos para su "corrección", colapsó en un tramo que había sido intervenido apenas 12 días antes del siniestro.

Desde su concepción la viabilidad del proyecto del corredor interoceánico fue cuestionada por especialistas; sin embargo, la inversión gubernamental fue de alrededor de 90 mil millones de pesos entre 2019 y 2024, donde la mitad de este dinero se utilizó para la rehabilitación de las redes ferroviarias diseñadas en el porfiriato y se adquirieron trenes de los años setenta. La Auditoría Superior de la Federación documentó irregularidades graves y repetidas desde 2019: rieles pagados como de alta resistencia que nunca se colocaron, materiales de menor calidad, volúmenes de balasto que no coinciden con lo realmente instalado, maquinaria especializada cobrada pero no utilizada y pagos en exceso por millones de pesos, y aun así, se aceleró su inauguración para someter la técnica al capricho de su creador.

A esto se suma un hecho que ningún país serio aceptaría: el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador designó como supervisor honorífico del proyecto a su propio hijo, Gonzalo López Bel-

trán, sin experiencia ferroviaria, sin responsabilidad administrativa formal, pero con acceso privilegiado a contratistas y proveedores. No fue una figura decorativa. En audios difundidos públicamente, operadores cercanos al círculo presidencial hablan de él como gestor de contratos, intermediario para la explotación de minas de balasto y facilitador de la venta de materiales para la obra.

En esas mismas conversaciones se escucha algo que hiela la sangre: proveedores hablando de "mochadas" a laboratorios para que avalen material de mala calidad y diciendo, con desprecio, "que si se descarrila el tren, ya es otro pedo".

En Acción Nacional no nos quedamos en discursos. Presentamos denuncias formales ante la Fiscalía General de la República, la Auditoría Superior de la Federación y la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno contra funcionarios, contratistas y operadores políticos vinculados a este desastre. Frente a una tragedia así, el gobierno ha optado por minimizar, culpar a la oposición o incluso insinuar sabotajes. Esa narrativa es una evasión. Las preguntas siguen ahí: ¿quién decidió usar rieles más baratos?, ¿quién permitió que se pagaran servicios que no se prestaron?, ¿quién avaló la operación de trenes viejos sobre vías rehabilitadas a medias?, ¿quiénes fueron los beneficiados?

No fue un accidente. Fue el resultado de una cadena de decisiones equivocadas, omisiones deliberadas y un modelo de gobierno que puso la prisa política y los intereses particulares por encima de la vida de las personas.

Porque cuando el poder se sube al tren de la impunidad, el país entero se descarrila.

\*Líder nacional del PAN