


**DENISE
DRESSER**


Obras públicas construidas con prisa política, con desprecio técnico e investigadas con encubrimiento institucional. Próxima tragedia en la vía.

Línea 12 (bis)

La tragedia del Tren Interoceánico no es un rayo en cielo despejado. No es un error aislado, ni un “incidente desafortunado”, ni una fatalidad inevitable. Es la manifestación más reciente de un patrón que México conoce bien: obras públicas construidas con prisa política, operadas con desprecio técnico e investigadas con encubrimiento institucional. Un patrón que se consolidó durante el sexenio de López Obrador y que hoy, bajo el gobierno de Claudia Sheinbaum, no se corrige: se reproduce.

Catorce personas murieron tras el descarrilamiento del tren. La FGR integró un expediente que contenía información suficiente para mirar hacia arriba, pero decidió mirar hacia abajo. La fiscal Ernestina Godoy optó por una salida conocida: responsabilizar a los maquinistas. Tres órdenes de aprehensión. Exceso de velocidad. Caso cerrado. O casi. Porque lo que dice la propia investigación es otra cosa. El conductor no tenía velocímetro. No había forma material de saber si iba a exceso de velocidad. La locomotora carecía de equipo contra incendios. Las cámaras y los radios no funcionaban por incompatibilidad de software.

No estamos frente a un “error humano”. Estamos frente a un sistema diseñado para fallar. Trenes viejos reutilizados, tecnología obsoleta, equipos esenciales ausentes. Todo para reducir costos

y acelerar inauguraciones. Una decisión política tomada desde la Presidencia. Se prioriza el simbolismo político sobre la seguridad operativa. Se sustituyen la planeación y la supervisión por lealtades personales y militares.

Y hay más. Según investigaciones periodísticas, la línea que se descarriló recibió mantenimiento mediante contratos millonarios asignados a políticos de Morena. Un amigo de los hijos del expresidente obtuvo negocios lucrativos con la piedra balasto usada en la obra. Existen audios sobre adjudicaciones acordadas antes de licitaciones oficiales. Y uno de los hijos de López Obrador –sin experiencia ferroviaria– fue colocado como supervisor. Nada de esto aparece en la narrativa oficial. Nada de esto se investiga a fondo.

El Tren Interoceánico no cuenta con sistemas modernos de señalización ni con control automático de velocidad. No existen mecanismos que limiten excesos en tiempo real. No hubo alertas. Y los conductores operaban sin licencias ferroviarias formales, con conocimiento y autorización de los mandos superiores. Si alguien sin licencia conduce, la responsabilidad principal no es del que se sienta al volante, sino de quien le entrega las llaves. La Auditoría Superior de la Federación y el periodismo independiente ya habían advertido sobre costos, adjudicaciones

directas, licitaciones simuladas, cambios técnicos improvisados y una supervisión prácticamente inexistente. Todo documentado. Todo ignorado.

Esto se parece demasiado a la Línea 12. Investigación tardía, control político del daño, informes rechazados cuando incomodan, intervención presidencial para exonerar aliados y acotar responsabilidades. Tiempo después, expertos independientes demostraron que el problema fue de construcción, no de mantenimiento. También se parece a Ayotzinapa: una “verdad” oficial que se cae a pedazos, pruebas ocultas, líneas de investigación bloqueadas, un Estado que se investiga a sí mismo y siempre se absuelve.

Ese es el problema de que no haya fiscalías verdaderamente autónomas. El gobierno es juez y parte. El resultado son investigaciones que protegen al sistema y sacrifican a unos cuantos “convenientes”. Castigo selectivo como sustituto de justicia. Ahora, después del accidente, el gobierno pide una certificación internacional. ¿Por qué después y no antes? La certificación *ex post* es una confesión implícita: el tren no cumplía estándares. A eso se suma la revictimización económica. Treinta mil pesos por persona como compensación, cuando en España las indemnizaciones alcanzan cientos de miles de euros por víctima. El mensaje es



brutal: la vida vale poco cuando el Estado es el responsable.

Y si Sheinbaum se pregunta por qué no hay crecimiento en México –su prioridad decla-

rada– debería mirar este patrón de encubrimiento e impunidad. Estos “accidentes”. La forma en que se investigan. La erosión de credibilidad que provocan. Por-

que no hay inversión sin confianza o Estado de derecho. Y mientras culpar al conductor siga siendo la coartada para encubrir al sistema, la próxima tragedia ya está en la vía.