



INTEROCEÁNICO, TRAGEDIA ADVERTIDA

El descarrilamiento del tren se pudo haber evitado, de acuerdo con activistas indígenas de Oaxaca. | A10 |

DESCARRILAMIENTO DEL TREN, **“UNA TRAGEDIA YA ADVERTIDA”**

Para el activista Carlos Beas, el accidente del Interoceánico pone en evidencia que **el proyecto no cumple con los estándares de seguridad** y acusa altos niveles de corrupción y opacidad



Texto: JUAN CARLOS ZAVALA

—estados@eluniversal.com.mx

Fotografía: EDWIN HERNÁNDEZ

Mogoré Viejo, San Juan Guichicovi, Oax.— Es una mañana fría en Mogoré Viejo, una localidad del municipio de San Juan Guichicovi en el Istmo de Tehuantepec de Oaxaca, y Carlos Beas Torres, coordinador de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (Ucizoni), llega en una camioneta para sostener una reunión con pobladores de la comunidad que durante años han mantenido una resistencia ante la falta del cumplimiento de acuerdos del gobierno federal, en específico 18 obras sociales, a cambio de permitir la restauración de la vía para el Tren Interoceánico que atraviesa sus tierras ejidales.

"La tragedia de los inocentes, así le llamamos nosotros al descarrilamiento del Tren Interoceánico, es una tragedia ya advertida", dice sobre la caída a un precipicio de uno de los vagones del ferrocarril en el tramo entre Nizanda y Chivela, poblaciones de Asunción Ixtaltepec, que causó la muerte de 14 personas y más de un centenar de personas heridas el 28 de diciembre de 2025.

La Ucizoni y Carlos Beas han acompañado a las comunidades indígenas del Istmo de Tehuantepec que se han opuesto al megaproyecto del Corredor Interoceánico o que han denunciado despojos, consultas amañadas, criminalización, abusos, engaños e incumplimiento del gobierno para imponerlo en sus territorios; entre ellas están Mogoré Viejo, Santa María Mixtequilla, Santa Cruz Tagolaba y Puente Madera.

Desde el año 2019, explica, las poblaciones de la región han señalado la mala calidad de los trabajos en la construcción o restauración de las vías del Tren Interoceánico; recuerda cuando el tren se descarriló en febrero de 2022, en el tramo de Palomares, y que las autoridades también trataron de ocultarlo. En esa ocasión no hubo víctimas o personas lesionadas. Entre la línea Z y la línea K, asegura, se han registrado al menos siete incidentes.

El activista menciona que han realizado recorridos en el kilómetro 201 de la vía, en las inmediaciones de la localidad de Rincón Viejo, y en donde se observa que los durmientes se están fracturando y que varios de ellos muestran señales de desgaste.

En Las Anonas, dice, se observa que no cambiaron los antiguos durmientes de madera, que datan del Porfiriato y que algunos están podridos. Mientras que los pobladores de Estación Sarabia, han advertido peligros por los malos trabajos realizados en la vía.

"Aquí, desde muy al principio, los ferrocarrileros no fueron tomados en cuenta. Ellos decían que había que modificar el trazo en la zona de La Herradura donde ocurrió el descarrilamiento del tren, porque históricamente ha sido una zona donde ha tenido problemas el ferrocarril, porque según algunos ferrocarrileros, no hay suficiente peralte y la curva es muy marcada."



"Entonces, siempre se transita con muy baja velocidad, pero aquí el tema, y que también es importante señalar, es que ya hubo un descarrilamiento en esa zona antes. Yo estaba buscando los antecedentes, pero ahí se salió un furgón cargo".

Para el activista, el descarrilamiento del Tren Interoceánico no sólo es una desgracia para las víctimas y para la sociedad civil, sino también es una desgracia porque pone en evidencia que el proyecto no cumple con los estándares de seguridad ni para los empresarios que pretenden invertir ni para la gente que lo usa para trasladarse; y que, además, hizo evidente que no se cuentan con los protocolos para atender este tipo de emergencias, que no existe la capacidad médica hospitalaria y que la seguridad en el trayecto es "muy limitada".

"Se hace evidente", apunta, "que es un proyecto de mala calidad que no cuenta con los estándares de seguridad".

Altos niveles de corrupción y opacidad

Lo ocurrido el 28 de diciembre de 2025 en el tramo de la vía entre Nizanda y Chivela, sostiene, reveló los altos niveles de corrupción y opacidad que han sido propios a la ejecución de las obras del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Por ejemplo, señala principalmente los volúmenes insuficientes de la capa de balastre, la no modificación del trazo de las curvas de La Herradura subiendo de Nizanda con rumbo a Chivela, Ixtaltepec, y los durmientes carcomidos de madera que no fueron sustituidos.

Desde el año 2019 y por las prisas del gobierno en iniciar este proyecto "emblemático de la Cuarta Transformación", puntualiza, arrancaron los trabajos sin permisos, concesiones, proyectos, planeación ni estudios de impacto ambiental.

Carlos Beas afirma que estas irregularidades cometidas en ese primer momento por la empresa Daniferrotools S.A. de C.V. y posteriormente por empresas como Torres y Asociados y el Grupo Constructor Janus fueron denunciadas ante la Auditoría Superior de la Federación

“

No beneficia a la región y me parece que el tren fue el gancho (...) para lograr el avance del proyecto”

CARLOS BEAS TORRES

Coordinador de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo.

(ASF), la cual confirmó las denuncias y sancionó a las empresas.

"Sin embargo, la información fue reservada al ser considerado este megaproyecto como de seguridad nacional, aunque el plan maestro del mismo lo realizará la empresa de Singapur Surbana Jurong y que fue constante la presencia de funcionarios norteamericanos en la región, como fue el caso de la visita en marzo de 2023 de John Kerry", advierte.

En 2022, la Ucizoni denunció que entre las causas que habían provocado el descarrilamiento del ferrocarril ocurrido el 22 de febrero de ese año en la población de Palomares, Matías Romero, fueron las graves irregularidades en los trabajos, como el volumen de la capa de balastre usado y que los materiales usados eran de mala calidad.

Y que los incidentes en la línea Z del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec han sido constantes, provocados todos por la mala calidad de los trabajos realizados por constructoras como el Grupo La Peninsular, Grupo Diamante y COMSA, entre otras.

"Los descarrilamientos y las graves afectaciones provocadas por las lluvias de 2024 y 2025 obligaron a la suspensión del servicio de carga y pasaje y a su restablecimiento en el caso del pasaje a sólo dos corridas a la semana".

También ha denunciado la corrupción y graves violaciones a los derechos laborales de los trabajadores de ABCD Arquitectura, encargada en la construcción de estaciones.

Las deficiencias hospitalarias

Carlos Beas señala que el descarrilamiento también puso en evidencia la terrible situación en la que se encuentra el sistema de salud en la región del Istmo de Tehuantepec, y recuerda la expresión que Renata Arreola Castro, trabajadora del hospital del ISSSTE ubicado en Santo Domingo Tehuantepec, le externó a la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo cuando acudió a visitar a las personas heridas: "bienvenida a la realidad".

La trabajadora expuso a la Mandataria la falta de equipo, personal médico, medicinas, insumos y la constante violación a los derechos laborales de los empleados.

El coordinador de la Ucizoni detalla que el mismo día del descarrilamiento, 18 heridos fueron trasladados al Hospital de Campo Número 37 del IMSS ubicado en Matías Romero, donde por falta de personal, camas y medicamentos, permanecieron unas 10 horas sin ser atendidos y 12 de los pacientes tuvieron que ser referidos a hospitales de Salina Cruz.

El tren, "un sefueño"

El ferrocarril no está pensado en su operación para integrar a la región o para los intereses de la población, según el líder de la Ucizoni.

Como atractivo turístico, dice, no ha funcionado y está subutilizado. "Se ha convertido en un ferrocarril turístico de fines de semana, y lo más interesante es que cuando ocurre el descarrilamiento, en plena punta del periodo vacacional, la ocupación de pasajeros era de 60%, y de personas que fundamentalmente tenían la intención de pasear. Es decir, no como una obra que vaya a resolver un problema de comunicación o que ayude a los campesinos a transportar sus mercancías.

"Entonces, no beneficia a la región y me parece que el tren fue el gancho, utilizando la nostalgia de lo que fue antes, casi todas nuestras familias tienen por ahí presencia de ferrocarrileros", para lograr el avance del proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, concluye. ●