



SIGNOS VITALES

Enrique Cárdenas

Universidad Iberoamericana de Puebla
y Universidad de Guadalajara

Opine usted:
enrique.cardenas@iberopuebla.mx

@EcardenasPuebla



En las últimas semanas, México y España sufrieron tragedias ferroviarias de gran magnitud. En México, el Tren Transístico descarriló el 28 de diciembre de 2025 en el tramo entre Salina Cruz e Ixtepec, en el estado de Oaxaca, dejando 13 personas fallecidas y más de 100 heridas.

En España, el accidente de tren de alta velocidad ocurrido el 18 de enero de 2026 en las cercanías de Adamuz en la línea Madrid-Málaga, provocó el descarrilamiento de un tren de pasajeros que colisionó con otro, al invadir la vía contigua, que circulaba en sentido contrario, resultando en 45 personas muertas y más de 80 heridas.

Ambos siniestros han tenido consecuencias graves y han puesto de manifiesto contrastes significativos en la respuesta de las autoridades y en la calidad de las instituciones responsables de la seguridad y la investigación en cada país.

La ruta ferroviaria transistmica, que conecta el Golfo de México con el Océano Pacífico, fue objeto de una rehabilitación integral impulsada por el gobierno de López Obrador. La obra, encabezada por la Secretaría de Marina (Semar), se inauguró formalmente el 22 de diciembre de 2023, con el objetivo de operar tanto trenes de carga como de pasajeros.

Durante su construcción y operación, la Auditoría Superior de la Federación señaló irregularidades graves, entre ellas problemas con los durmientes, calidad del balasto, vagones y diseño de la línea. Además, diversas investigaciones perio-

dísticas mostraron presuntas prácticas corruptas en la adquisición de balasto —material utilizado para estabilizar las vías— que habría sido aceptado por la Semar pese a provenir de proveedores con antecedentes cuestionados y con sobornos de por medio. Hasta ahora, la FGR no ha abierto una investigación oficial sobre estas denuncias.

La línea de alta velocidad entre Madrid y Málaga había sido objeto de una reciente rehabilitación “integral”, pero la investigación técnica posterior determinó que dicha rehabilitación no abarcó uniformemente todo el tramo. La colisión se originó cuando un tramo recto de vía nuevo reemplazó a otro colocado en 1983; la soldadura entre ambos segmentos falló, dejó un hueco de 40 centímetros, lo que provocó el descarrilamiento del tren que circulaba a alta velocidad.

Una de las diferencias más notables entre ambos accidentes radica en la actuación de las autoridades responsables de esclarecer los hechos. En España, la investigación fue asumida de inmediato por una Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), órgano permanente y autónomo especializado en siniestros de este tipo.

Desde las primeras horas se desplegaron peritos para analizar los restos y la infraestructura, se difundieron hallazgos preliminares —incluidas imágenes que mostraban la ruptura de la vía— y se mantuvo una comunicación constante con la prensa y la ciudadanía. El ministro de Transporte y

autoridades técnicas ofrecieron ruedas de prensa, respondieron preguntas y presentaron avances de la investigación de forma transparente.

Además, la CIAF publicó un informe en el que identifica que la ruptura de la vía fue uno de los factores determinantes del siniestro, lo que permitirá desarrollar recomendaciones técnicas para evitar que se repita un accidente similar.

En México, en cambio, la investigación fue encabezada por la FGR, institución que, aunque formalmente autónoma, es conocida por su falta de independencia real frente al Poder Ejecutivo. Tras más de un mes de indagatorias, la Fiscalía difundió un comunicado mediante un video pregrabado, sin sesión de preguntas y respuestas, en el que afirmó no haber encontrado fallas técnicas atribuibles al trazo, los durmientes, el balasto, los vagones ni la locomotora.

En su lugar, la FGR atribuyó la causa principal del accidente al maquinista, señalando que habría conducido a 65 km/h en una zona donde el límite era de 50 km/h. No es creíble que una desviación de velocidad de 15 km/h fuera suficiente para descarrilar el tren. Parece más bien un chivo expiatorio.

Otra diferencia significativa se observa en la atención a las víctimas y sus familias. En España, el listado de personas fallecidas y lesionadas fue publicado de inmediato por las autoridades. El Estado se comprometió a pagar indemnizaciones a las familias de las víctimas y a los heridos.

En México, por el contrario, el gobierno federal criticó que la publicación de identidades y fotografías de las personas fallecidas fue una violación a la dignidad de los afectados. De acuerdo con reportes periodísticos, algunos familiares han enfrentado presiones para no hablar con la prensa bajo la advertencia de que, de hacerlo, podrían poner en riesgo sus indemnizaciones.

Es incuestionable que los accidentes pueden ocurrir en cualquier sistema ferroviario; no hay forma de eliminarlos completamente. Sin embargo, lo que sí está en manos de las autoridades es evitar la recurrencia de siniestros similares mediante investigaciones exhaustivas, imparciales y basadas en evidencia técnica.

Para que un sistema ferroviario sea seguro y confiable, es fundamental que las causas de los accidentes sean determinadas con rigor científico y técnico; que las instituciones encargadas de investigar tengan independencia real frente a presiones políticas; que los resultados de las investigaciones sean transparentes, con acceso público y completos; que se identifiquen responsabilidades técnicas o administrativas sin impunidad, y que se proteja el derecho a la información de las víctimas y sus familiares sin ningún tipo de represalia.

Si la investigación obedece a intereses políticos o tiene fallas estructurales, no solo se impide que se corrijan los problemas de fondo y que se eviten siniestros mortales, sino que deteriora la confianza pública en el sistema ferroviario. La credibilidad de las instituciones y de quienes tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad pasa por el respeto a la verdad y a los procedimientos técnicos imparciales.

México no cuenta con la capacidad sanitaria ni técnica de respuesta de España, pero sí debería reformar sus instituciones para garantizar investigaciones profesionales e independientes. La presentación de resultados mediante un video, sin responder preguntas de la prensa y con señalamientos que parecen eludir responsabilidades, erosiona la confianza ciudadana en las autoridades.

Una investigación seria no depende únicamente de recursos materiales, sino de voluntad política y compromiso democrático para priorizar la seguridad de la población y la verdad sobre cualquier interés particular.