



AZUCENA URESTI

FILA CERO



Exceso, pero de amor por Bobby

“¿Por qué?”, se preguntaba ayer uno de los sobrevivientes del accidente del Tren Interoceánico. “¿Por qué el conductor iba a exceso de velocidad? ¿Por qué los otros dos maquinistas no actuaron o alertaron sobre las condiciones en las que viajaban? ¿Fue entonces pura incapacidad y negligencia? Porque, según la Fiscalía General de la República (FGR), Emilio, el maquinista; Felipe, el conductor; y Ricardo, el jefe de despachadores, merecen ser condenados por la muerte de 14 personas y las lesiones de 117 más.

Pero ¿por qué no detectó la Marina —encargada del ferrocarril— que uno de sus trenes estaba violando los protocolos al sobrepasar la velocidad permitida? ¿O que ninguno de los encargados de operar las locomotoras contaba con licencia vigente para hacerlo? ¿O que la obra no contaba con una certificación internacional que pudiera haber prevenido este escenario fatal?

Bajo este contexto, el que no corrige una falta es tan culpable como el que la comete. Entonces faltaría fincar responsabilidades a la Semar, la institución encargada de garantizar la seguridad de los pasajeros. Una vez más, quienes pagan son los de abajo; jamás los de arriba.

En los trenes más seguros del mundo, la seguridad no es un sustantivo; es un sistema. Un entramado de controles que impide que una sola decisión huma-

na —o la de tres personas— se vuelva tragedia. Se apoya en tecnología: controles automáticos, detectores, alarmas, gobernadores de velocidad. Mientras en México hablamos de tragedias por un accidente ocurrido a 65 kilómetros por hora, en China, por ejemplo, está por presentarse un nuevo tren bala que alcanzará los 400 kilómetros por hora.

Es aquí cuando todo empieza a apestar a corrupción. ¿Cuál era el trabajo de Gonzalo López Beltrán, quien, según su padre, el expresidente López Obrador, ayudó como “supervisor honorífico en el Interoceánico”? Sin cobrar, según afirmó. No hay respuesta y, en consecuencia —de nuevo—, hay un López que queda libre de polvo y paja.

El exceso de velocidad no es la causa final: es el síntoma. La causa real es operar sin un sistema que haga imposible el error. Un tren seguro —no uno entregado a las prisas y a los sobrepagos— debería detectar cuándo corre más rápido de lo permitido y frenar de forma automática. La tecnología no pregunta, no confía, no negocia con el error humano. El tren no debió poder ir más rápido de lo permitido, sin importar quién tuviera los mandos.

¿Por qué van solo contra los trabajadores? Porque son los más visibles y los más fáciles de judicializar. Todos estaban en la cabina, apegados a un reglamento, frente a una “caja negra” que, en teoría, delató una omisión concreta: ninguno activó el freno de emergencia. Así es como la historia se cierra con tres imputados, convirtiendo un error estructural en uno individual. Es el mecanismo clásico para producir culpables rápidos, pero no responsables; y menos aún responsables políticos.

Sirven todos estos hechos para recordar que el Tren Interoceánico es un proyecto político y estratégico —técnico, parece que no tanto— que se inauguró bajo presión de tiempos y sin atender seriamente las observaciones de la Auditoría Superior de la Federación, entre ellas irregularidades que comprometían la estructura de las vías.

Evidentemente, el tren operó con protocolos provisionales, con sistemas de control incompletos o en transición y con una peligrosa tolerancia institucional al riesgo.

La responsabilidad debe subir por la cadena de mando. De lo contrario, no es justicia: es administración del daño. Y si el propio poder insistió durante años en que la corrupción debía limpiarse desde arriba, hoy ignorar ese principio no solo exhibe una contradicción: confirma que, cuando se decide barrer solo el último escalón, lo que se deja intacto no es la suciedad, sino la impunidad. Y sin justicia que mire hacia arriba, la confianza pública —como el tren— termina descarrilándose. ●

@azucenau

El tren operó con una peligrosa tolerancia institucional al riesgo.