



Tren Interoceánico: la obra pública segura no debería ser un lujo

El descarrilamiento del Tren Interoceánico enlutó al país en los últimos días de 2025. Catorce personas murieron y casi 100 resultaron heridas por subirse a una obra que el Estado les dijo que era segura.

Ahí está el principal cuestionamiento que alguien debería responder. ¿Por qué en México no podemos aspirar a infraestructura moderna sin el miedo de perder la vida?

Las tragedias no tienen partido. Eso es cierto. Pero la repetición de incidentes en los últimos años no pasa desapercibida. Línea 12 del Metro en 2021. Descarrilamientos del Tren Maya en 2024 y 2025. Y ahora el Tren Interoceánico. Todos ocurrieron bajo gobiernos de Morena.

PRISAS ANTES QUE CALIDAD

El Tren Interoceánico se vendió como un proyecto estratégico para detonar el desarrollo del sureste. Pero desde el inicio caminó con vicios. Entre 2019 y 2023, la Auditoría Superior de la Federación emitió varias auditorías con observaciones graves.

En 2019 documentó planeación deficiente y obras iniciadas sin estudios técnicos completos. En 2020 detectó pagos en exceso, materiales cobrados y no colocados, y rieles de menor calidad pagados como si fueran de mayor resistencia.

En 2021 y 2022 volvió a encontrar cobros por maquinaria inexistente y conceptos no comprobados. En 2023, el monto de irregularidades sin aclarar superó los 28 millones de pesos, con personal fantasma, sobrecostos y supervisión inexistente.

Con tantas advertencias sobre la mesa, nadie quiso escuchar. Y tan evidentes eran que esta semana tres víctimas del descarrilamiento presentaron una denuncia ante la FGR citando esas auditorías.

OBRAS QUE NO DESPEGAN

El obradorismo privilegió la inauguración rápida que la calidad a largo plazo. Ahí está el AIFA. Se prometió como una ciudad aeroportuaria. Hoy no mueve ni la mitad de los pasajeros proyectados y opera muy por debajo de su capacidad, sostenido más por discurso que por demanda real.



El Tren Maya va por el mismo camino. **Opera con números bajos y depende de subsidios millonarios.** No es rentable, no lo será pronto y exige dinero público constante para sobrevivir. Se inauguró antes de estar listo, como símbolo político más que como proyecto sólido. Ahora se busca que sea también tren de carga para mejorar sus números con nuevas inversiones millonarias.

Para el gobierno anterior, **cortar listones importó más que revisar planos, materiales y sistemas de seguridad.**

NI INVERSIÓN NI SEGURIDAD

Lo más grave es que mientras se concentraban recursos en estas megaobras, **el gasto total en infraestructura cayó a su mínimo histórico.**

A noviembre de 2025, México Evaluúa documentó que la inversión pública ronda apenas el 2% de nuestra economía. Hace unos años era casi el doble. Hoy **ni se invierte lo suficiente ni lo poco que se invierte se ejecuta bien.**

Con Sheinbaum en la Presidencia, el margen de maniobra es corto, pero

urgente. Su gobierno insiste en los trenes de pasajeros, así que **la seguridad operativa debe ser prioridad absoluta.** Certificaciones internacionales, mantenimiento real y supervisión independiente. Sin excepciones.

Otro buen comienzo es atender lo básico. **Carreteras federales renovadas a fondo,** no parches por encima. También **seguridad en caminos** con apoyo real de la Guardia Nacional.

Los mexicanos merecen infraestructura que funcione todos los días, no sólo el día de la inauguración. **Nadie merece vivir con el miedo de si llegarán sanos y salvos a casa.** Y eso, en cualquier país que se diga serio, debería ser lo mínimo.

EL DATO INCÓMODO

México tiene la gasolina más cara entre el top 10 mundial de grandes consumidores, según *El Economista*. En promedio nos cuesta **23.37 pesos por litro.** Del total, casi la mitad (**10.28 pesos**) son impuestos.

@Juan_OrtizMX