

**XÓCHITL GÁLVEZ**

Crónica de una tragedia anunciada

El descarrilamiento del Tren Interoceánico no se gestó con la alta velocidad con que el maquinista conducía el ferrocarril. Se originó desde que el expresidente Andrés Manuel López Obrador apresuró su planeación, adelantó los plazos para su construcción y forzó el presupuesto para este proyecto emblema de su gobierno. El propósito era presumir la obra durante su administración aunque se hiciera a las prisas, sin rigor técnico y sin ninguna consideración con la seguridad de los usuarios.

Se pagó con vidas humanas que el primer gobierno morenista priorizara la infraestructura de escenografía como propaganda política sobre el transporte seguro para las personas.

El objetivo no era solucionar problemas logísticos de movilidad, el propósito real era cortar el listón y con una estrategia de comunicación política cacarear el huevo por todos los rincones del país.

Asegurar que este tren traería desarrollo regional y comercio global porque conectaría a los dos océanos más grandes del orbe, ha quedado solo en el discurso de la 4T.


Quedó atrás también la utopía de que este proyecto representaba una alternativa al Canal de Panamá y un anhelo largamente soñado desde hace siglos por reyes, políticos y gobernantes.

De acuerdo con los primeros análisis, la velocidad real pudo superar los límites de seguridad para esa curva donde sucedió el descarrilamiento, en el que 14 personas perdieron la vida. No se trata de un accidente. Es una mezcla de error humano, negligencia e irresponsabilidad política.

Coincido con la definición de la reconocida revista científica *The Lancet* que ha determinado evitar usar la palabra “accidente” para eventos de tráfico, porque esto implica un suceso fortuito e inevitable y la mayoría de los sucesos son prevenibles y tienen fallas identificables.

Desde el año 2020, la Auditoría Superior de la Federación detectó, relacionado con el Tren Interoceánico, fallas en el balasto y rieles que no contaban con el respaldo técnico. Posteriormente se dio a conocer la compra de trenes viejos y la existencia de vías con irregularidades. La historia se repitió: “trenes equivocados sobre vías equivocadas” como sucedió con el colapso de la línea 12 del Metro en el año 2021, en el que murieron 26 personas.

Parecería que al igual que en aquella ocasión, quieren minimizar su incompetencia, sus omisiones en la operación —en este caso de la Secretaría de Marina— y, so-

PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
 EL UNIVERSAL <small>EL GRAN DIARIO DE MÉXICO</small>	19	7/1/2026	OPINIÓN



bre todo, la responsabilidad de las personas que tomaron decisiones: quien apresuró la construcción sin una planeación adecuada y carente de rigor técnico.

Quieren blindar a sus gobiernos de toda culpa. No descartemos que intentarán responsabilizar únicamente al maquinista por exceso de velocidad. No reconocerán que usan trenes viejos que no cuentan con un control automático de velocidad (Automatic Train Protection), el cual reduce los riesgos por

fallas humanas.

Pese a que la presidenta Sheinbaum garantizó justicia para las víctimas, se realizará una investigación parcial porque México carece de organismos independientes. Estamos ante un sistema impune que a nadie rinde cuentas.

Comentario final

Semana catorce: ¿cuándo terminará la impunidad de Adán Augusto López? ●

Ciudadana