



TREN INTEROCEÁNICO >

El accidente del Tren Interoceánico da un nuevo golpe a la Armada

La dependencia apenas se recuperaba de los escándalos de huachicol fiscal, cuando se produjo el descarrilamiento del fin de semana

**PABLO FERRI**

México - 31 DIC 2025 - 22:30 CST



El [accidente del Tren Interoceánico](#) del fin de semana aviva una hoguera que parecía a punto de extinguirse en México, las llamas del enfado contra la Secretaría de Marina. Protagonista del gran escándalo de corrupción de estos meses, vinculado al contrabando de combustibles, la Armada parecía capear el temporal, siquiera por la aparición de fuegos nuevos en el resto del país, vinculados a la corrupción o la violencia. Pero el descarrilamiento del tren del istmo, vía inaugurada durante el mandato de Andrés Manuel López Obrador (2018-2024), que ha dejado a menos 13 muertos y decenas de heridos, revive la sospecha contra la dependencia.

Encargada de la construcción y la operación de la vía férrea, la Marina aguarda el resultado de la investigación sobre el accidente, para saber qué salió mal, qué provocó la salida de raíles de una de las locomotoras, que arrastró varios vagones a una barranca, causando la tragedia. Testimonios de los supervivientes recopilados estos días apuntan a un posible exceso de velocidad de los maquinistas, en una zona del recorrido preñada de curvas y pendientes, situación que aún no confirman las autoridades. A diferencia de otros países, México carece de un órgano especial dedicado a las pesquisas en eventos de este tipo.



Así pues, será la Fiscalía General de la República (FGR), en manos de una abogada muy cercana a Palacio Nacional, Ernestina Godoy, la agencia encargada de averiguar qué sucedió y por qué. Pero entre las dudas por la capacidad técnica de los investigadores y las sospechas sobre la actuación de los maquinistas se cuelan estos días preguntas acerca de la construcción de la vía. O su recuperación, mejor dicho, ya que el trazado existe desde hace más de 100 años. La Armada, igual que el Ejército en el Tren Maya, ha coordinado su construcción. En uno y otro caso, el Gobierno de López Obrador exigió el fin de las obras en un tiempo récord.

He ahí una de las posibles claves del siniestro, señalada estos días a partir de informes sobre la evolución de las obras, [elaborados en los últimos años por la Auditoría Superior de la Federación](#) (ASF). El tramo en que ocurrió el accidente, en la zona montañosa del istmo, superadas ya las planicies de Ixtepec, tierra de molinos de viento, exigía un cuidado especial. Frente a esa realidad, la ASF encontró irregularidades casi desde el principio, desde deficiencias fundamentales en el diseño a falta de supervisión de los trabajos.

La empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), pata de la Marina para el proyecto, figura así en el centro de las miradas. La compañía paraestatal fue la encargada de licitar los trabajos, en el tramo del accidente y en el resto del trayecto. El tren atraviesa en esa zona, la parte que va de Mogoñé a La Mata, varias barrancas, que obligó a las empresas contratistas a rehacer taludes y balasto. Eso, además del reacondicionamiento de rieles y durmientes, o directamente la colocación de nuevos, situación que debía supervisar, en calidad de dependencia licitante, la Armada.

De momento, la dependencia ha sugerido que la vía no parece haber sido el problema. El almirante secretario, Raymundo Pedro Morales, que comandó los trabajos en el corredor ferroviario durante los años de López Obrador, señalaba esta semana que el protocolo para revisar el estado de los raíles se aplicó satisfactoriamente antes del viaje siniestrado. Es decir, que supuestamente no había fallas estructurales, deformaciones ni obstáculos. La comunicación de la dependencia y del mismo Morales ha sido escueta más allá de eso, a la espera del resultado de las pesquisas.



En el espejo retrovisor queda mientras tanto la tensión acumulada estos meses, situación derivada del caso de contrabando de combustible, conocido en el país como [huachicol fiscal](#), vinculada a dos altos cargos de la dependencia. En septiembre, el gabinete de seguridad informaba de la desarticulación de una red de importación irregular de gasolinas desde Estados Unidos, que dejaba de declarar al fisco mexicano miles de millones de pesos. Las caras visibles de la organización eran dos hermanos, Manuel y Fernando Farias Laguna, contralmirante y vicealmirante, sobrinos políticos del antecesor de Morales.

El caso supuso un golpe a la moral de la Armada, que incluso obligó al almirante secretario [a dar la cara por la dependencia](#), en la celebraciones por el día de la patria, el 16 de septiembre. “Fue muy duro aceptarlo, pero hubiera sido imperdonable callarlo. El mal tuvo un fin determinante, en la Marina no encontró lugar ni abrigo”, dijo entonces el jefe militar. De naturaleza distinta, el accidente del Tren Interoceánico revive las ansiedades de la dependencia, que mantiene además otros frentes abiertos en el país, ninguno tan urgente como el tráfico de drogas en el Pacífico.

[El accidente del Tren Interoceánico da un nuevo golpe a la Armada | EL PAÍS México](#)