



El Gobierno reafirma su apuesta en el plan ferroviario pese al accidente del Tren Interoceánico

La presidenta Claudia Sheinbaum detalló, semanas antes del incidente del 28 de diciembre, su intención de construir más de 3.000 kilómetros de trenes de pasajeros, una de las inversiones claves de su mandato

**ERNESTO NÚÑEZ**

México - 03 ENE 2026 - 05:40CET



Desde que descarriló el [Tren Interoceánico](#), una tragedia que dejó 14 muertos y varias dudas sobre una de las obras más relevantes del sexenio pasado, la oposición puso en la mira el Plan Nacional Ferroviario. Este es una de las principales apuestas del Gobierno de la presidenta Claudia Sheinbaum, quien ha anticipado que el incidente del 28 de diciembre en el Estado de Oaxaca, no frenará su propósito de rehabilitar y construir más de 3.000 kilómetros de trenes de pasajeros. El plan del Poder Ejecutivo busca conectar a 49 millones de habitantes de seis áreas urbanas del país, pero enfrenta críticas por la opacidad y las presuntas irregularidades en las que se pudo incurrir en la construcción de los proyectos ferroviarios de la Administración de Andrés Manuel López Obrador.

El accidente ocurrió en la línea Z, uno de los tramos renovados por el expresidente en el sexenio anterior. López Obrador heredó a su sucesora tres obras inconclusas: los trenes Maya e



Interoceánico, además del interurbano México-Toluca, iniciado en el Gobierno de Enrique Peña Nieto (2012-2018) y al que aún le falta el último tramo. El descarrilamiento en el Interoceánico es el [sexto incidente](#) en trenes construidos en el sexenio pasado por las [Fuerzas Armadas](#).

“El rescate de los trenes de pasajeros va”, dijo Sheinbaum el primer día de su Gobierno. Entonces anunció que su Administración no solo concluiría los tres proyectos de su antecesor, sino que desarrollaría otras cuatro rutas:

1. México-Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)–Pachuca
2. México-Querétaro-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-Nuevo Laredo
3. México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Culiacán-Los Mochis-Guaymas-Hermosillo–Nogales.
4. México-Tlaxcala-Puebla–Veracruz.

Para los gobiernos de Morena, la construcción de trenes no solo es un proyecto de infraestructura de miles de millones de pesos en inversión anuales, sino una acción de gran simbolismo político. También implica corregir uno de los principales errores que el grupo en el poder achaca a los gobiernos neoliberales del pasado: la privatización de los ferrocarriles nacionales y el abandono de los trenes de pasajeros. Una de las reformas constitucionales López Obrador heredó a Sheinbaum en el llamado [Plan C de febrero de 2024](#), fue la del artículo 28, que recupera el derecho del Estado a utilizar las vías férreas para prestar el servicio de transporte de pasajeros y crea un nuevo esquema para desarrollar el sistema.



El Congreso reformó en la actual Administración la ley del Servicio Ferroviario, que fue modificada en 1995 por el presidente Ernesto Zedillo para privatizar los ferrocarriles y dedicarlos exclusivamente a carga. Al exmandatario, [con quien Sheinbaum ha tenido ya varias polémicas](#), se le critica, además, por el hecho de haberse contratado, inmediatamente después de dejar el poder, como consultor de Union Pacific, ferroviaria estadounidense que fue concesionaria de Ferrocarriles Nacionales de México después de la privatización.

Tanto para López Obrador como para Sheinbaum, la recuperación de la industria ferroviaria mexicana es un acto de justicia social e histórica. Pasa por revertir el proceso de privatización y abandono de los miles de kilómetros de vías de tren construidas desde el Porfiriato (1884-1910), época de la que datan la mayor parte de las rutas que hoy se están retomando como parte esencial del Plan Nacional de Desarrollo. El sistema ferroviario del Porfiriato fue operado por empresas extranjeras, hasta que en 1937 estas fueron expropiadas por el presidente Lázaro Cárdenas, quien nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México.

La idea de rehabilitar y construir las rutas de trenes de pasajeros que se abandonaron en la segunda mitad del siglo XX estuvo en los proyectos con los que López Obrador se presentó a las elecciones presidenciales de 2006, 2012 y 2018, pero no fue el único que incursionó en ella. En 2014, el entonces presidente priista, Enrique Peña Nieto, anunció un ambicioso plan de infraestructura que incluía el Aeropuerto de Texcoco (cancelado en 2018 por López Obrador), el Tren Interurbano



México-Toluca rebautizado como “El Insurgente”, cuyas últimas dos estaciones aún están en construcción, y el Tren México-Querétaro. Esta última concesión fue cancelada después de que estallase el caso de corrupción conocido como [la Casa Blanca de Peña Nieto](#), donde una constructora involucrada en la obra había desarrollado también la residencia de la entonces esposa del presidente.

El plan ferroviario de Sheinbaum

Con estos antecedentes, la presidenta Sheinbaum retomó la estafeta que le dejó López Obrador, ya con un marco legal que le permitió crear la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario (ARTF), en la que nombró a Andrés Lajous, su exsecretario de Movilidad en el Gobierno de la Ciudad de México, y estableció como objetivo habilitar 3.500 kilómetros de vías férreas para el servicio de pasajeros y conectar seis grandes regiones del todo el país que incluyen 11 metrópolis municipales y 19 zonas metropolitanas.

Es la gran apuesta de infraestructura en el sexenio actual, pese a las críticas de expertos que han cuestionado su viabilidad económica y los problemas que se han suscitado en el Tren Maya y el Tren Interoceánico, contruidos y operados por el Ejército y la Marina. Para ejecutar su plan, Sheinbaum ha anunciado que en las nuevas rutas operará un esquema mixto de construcción, equipamiento y operación, y actualmente ya



se han anunciado convocatorias para licitaciones públicas internacionales, tanto para la adquisición de rieles como de 47 trenes para los tramos México-Querétaro, Querétaro-Irapuato y Saltillo-Nuevo Laredo.

“La Agencia tiene funciones de planeación, construcción, conservación, modernización, regulación, supervisión, fomento y diseño del Sistema Ferroviario Nacional y del transporte multimodal asociado. En particular, la construcción de vías férreas y la adquisición de equipo ferroviario, lo cual es relevante para lo que viene sobre las licitaciones”, explicó Andrés Lajous el 9 de julio, en una conferencia matutina de la presidenta dedicada exclusivamente a este tema.

El funcionario informó que el nuevo plan ferroviario aprovecha el derecho de vía de las rutas trazadas desde hace más de un siglo, pero en muchos tramos se construyen vías exclusivas para el uso de pasajeros, que corren en paralelo a las de carga. “Los trenes de pasajeros, para poder ir más rápido que los trenes de carga, necesitan tener curvas muy suaves y tampoco pueden tener muchas pendientes. Esas curvas suaves son amplias y por esa razón se tiene que salir del trazo existente donde va la carga. Los trazos de las vías de carga que tenemos en nuestro país son del Porfiriato muchos, de principios del siglo XX. Y se pensaba que era un servicio que iba a ser siempre más o menos lento, de máximo 80 kilómetros por hora; al tener curvas más amplias, los trenes pueden agarrar mejor velocidad”, comentó Lajous.



Al justificar este plan, la Administración ha establecido cuatro objetivos: reducción de tiempo de traslado entre poblaciones, mejora en la calidad de vida de la población, reducción de la huella de carbono y mayor seguridad en los trayectos.

[La oposición ha puesto el plan bajo la lupa](#) tras el descarrilamiento del Interoceánico en Oaxaca. PAN y PRI exigieron suspender la operación del tren hasta que una investigación independiente determine las causas del accidente y se garantice la seguridad de los pasajeros. Pero han ido más allá: han exigido una auditoría de los contratos y de los recursos públicos invertidos en esta y otras obras, además de una revisión sobre las empresas constructoras, los [probables sobrecostos](#) e irregularidades presuntamente ocurridas en el sexenio anterior. La presidenta aseguró esta misma semana que su Gobierno buscará una agencia internacional que certifique la reapertura del tramo siniestrado cuando llegue el tiempo.

El plan ferroviario de Sheinbaum choca con la [opacidad y la prisa](#) con la que se construyeron los trenes en el sexenio anterior, en el que se habilitó al Ejército y la Marina como constructores; proyectos que, a falta de la reforma constitucional, se basaron en decretos del presidente López Obrador, que blindó las obras contra la transparencia y las acciones legales promovidas por los grupos opositores a su construcción. Además, el plan ferroviario enfrenta la crítica por la participación de empresarios vinculados a los hijos de López Obrador en el Tren Maya y el Tren Interoceánico, y la



declaración que hizo el expresidente en junio de 2024, cuando confirmó que su hijo Gonzalo participaba como “asesor honorífico” de la presidenta electa en la obra del Interoceánico

Ante estas críticas, Sheinbaum y la dirigencia de Morena han acusado uso político de la tragedia, y [la presidenta ha dicho que la investigación determinará las causas](#) reales del accidente, sus responsables y las sanciones que correspondan. Ha prometido ir a fondo, y este viernes ha vuelto a pedir que no se especule al respecto y esperar a que la Fiscalía General de la República concluya la investigación. La dependencia informó por la tarde que ya se ha sustraído la información contenida en la caja negra de la máquina y que esta se encuentra resguardada en una bodega de evidencias. Además, los investigadores y han tomado la declaración al apoderado legal de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, quien aportó “diversos indicios” que forman parte de las pesquisas.

[El Gobierno reafirma su apuesta en el plan ferroviario pese al accidente del Tren Interoceánico | EL PAÍS México](#)