



Tren de negligencias

A un mes del descarrilamiento del Tren Interoceánico, que dejó 14 personas muertas y decenas de heridos, la explicación oficial deja muchas dudas.

La Fiscalía General de la República, encabezada por **Ernestina Godoy**, presentó un dictamen preliminar donde concluye que la causa principal fue **exceso de velocidad**. El tren circulaba a 65 kilómetros por hora en una curva con límite de 50. Con base en ello, el gobierno federal informó la **detención del conductor y de un supervisor**.

El problema es que eso **no explica la tragedia**.

EXPLICACIÓN LIMITADA

La FGR aseguró que no se encontraron fallas mecánicas ni estructurales. **Todo se concentró en la conducta del conductor**. El mensaje implícito es que el proyecto funciona, pero alguien cometió un error.

La seguridad de **un tren de pasajeros no puede depender del criterio de pocas personas**. Resulta increíble que un proyecto financiado con decenas

de miles de millones de pesos no tenía sistemas que impidan o alerten un exceso de velocidad.

En sistemas modernos existen **controles automáticos, monitoreo centralizado y frenos de emergencia** que se activan ante riesgos. En el Tren Interoceánico, esos mecanismos no estaban operando.

FALLAS DE SEGURIDAD

La solicitud de orden de aprehensión de la FGR filtrada a medios mostró omisiones graves. La cabina **no tenía velocímetro funcional**. Las cámaras de vigilancia **no operaban por falta de software**. Uno de los radios estaba inhabilitado por incompatibilidad técnica. La locomotora **carecía de sistema contra incendios**.

Además, el tren operaba **sin un sistema efectivo de control de tráfico centralizado**. Nadie monitoreaba en tiempo real la velocidad. Ni emitió alertas. Tampoco ordenó detener la marcha. Avanzó con grandes riesgos sin que nadie o nada se lo impidiera.

Según registros periodísticos, los documentos oficiales muestran que el conductor no tenía licencia vigente desde años atrás. La empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, a cargo de la



Secretaría de Marina, permitió que siguiera operando. La ley establece que el permisionario debe verificar y garantizar licencias vigentes. No lo hizo.

Esa omisión administrativa **precede al error humano** y lo vuelve más grave.

ANTECEDENTES IGNORADOS

Las advertencias existían. La **Auditoría Superior de la Federación** documentó desde 2019 deficiencias en planeación, supervisión y ejecución del proyecto. Señaló premura, errores técnicos y falta de atención a observaciones.

Aun así, el proyecto avanzó. El accidente ya daba señales de estar acompañado de una **cadena de omisiones**.

La respuesta del gobierno se ha concentrado en los niveles más bajos. Detenciones rápidas. Mensajes de responsabilidad individual. **Ningún anuncio de que se investigará mandos superiores**, diseñadores del proyecto o responsables de autorizar la operación sin controles ni licencias.

La presidenta **Claudia Sheinbaum** ha respaldado el dictamen, señalando que se basa en evidencia técnica. Pero la evidencia también exige explicar

por qué el sistema permitió el riesgo.

Un tren no debería descarrilarse sólo porque alguien aceleró cuando existen sistemas para impedirlo.

RESPONSABILIDADES

Desde el inicio, se ha necesitado de una **investigación independiente**. No para exculpar operadores, sino para esclarecer responsabilidades institucionales. Investigar a la empresa, a los supervisores y a quienes permitieron operar en condiciones inseguras.

Una obra pública se evalúa por su seguridad y su operación. Si el Estado falla ahí, **no basta con señalar a los de abajo**. Primero los pobres, decía un lema. En esta tragedia, los pobres son los que están pagando.

EL DATO INCÓMODO

Los partidos recibirán **39.6 millones de pesos** en 2026 sólo por vigilar al INE, más **10 millones** para posibles nuevos partidos, informó **Alejandro Sosa**, director ejecutivo del Registro Federal Electoral del INE. Dinero público para supervisar... al árbitro que ya supervisa elecciones.

@Juan_OrtizMX