



**GENTE DETRÁS DEL DINERO**

**SEMAR: INTEROCEÁNICO VA POR CERTIFICACIÓN INTERNACIONAL**

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx / @mfloresarellano

La tragedia es irresoluble; los 14 fallecidos el 28 de diciembre no volverán a la vida ni sus deudos los olvidarán. Pero al igual que sucede a nivel mundial en todo accidente de transporte, las investigaciones judiciales y técnicas buscan la cadena de eventos que suscitaron percances, resolverlos y establecer protocolos de revisión y seguimiento que arrojen métricas de alertas tempranas para evitar más dolorosas pérdidas. De ahí la relevancia que la Secretaría de Marina, que conduce el almirante Raimundo Morales, esté comprometida en obtener una certificación internacional para el Ferrocarril Interoceánico de Istmo de Tehuantepec (FIIT).

Las versiones espectaculares y especulativas no sirven para ese objetivo esencial. Como aquí se anticipó el 5 de enero pasado, el motivo de alcance y descarrilamiento fue la velocidad fuera de norma del convoy conforme a la primera información desprendida de la caja negra... información que, se advirtió, no se puede dar como concluyente. Por ello la administración del FIIT reanudará el servicio de pasajeros hasta que se haya realizado una revisión exhaustiva en cada una de sus etapas por parte de un tercero independiente, lo cual fundamentaría la certificación internacional y el transporte seguro también de mercancías.

Hasta ahora la Fiscalía de Ernestina Godoy indica que la rehabilitación de la línea Z se ejecutó en apego a la normatividad ferroviaria, sustituyendo rieles, durmientes y balasto con materiales nuevos; renovándose el subbalasto e instalando fijaciones de alta resistencia para afianzar el escantillón de la vía. Se determinó que el trazo entre Ixtepec y Matías Romero, incluso en la zona de curvas cerradas entre La Mata y Chivela, cumple los parámetros técnicos para operaciones seguras siempre y cuando se respeten las restricciones de velocidad tal y como sucedió en todo el siglo XX.

Hasta ahora la investigación contrasta con las versiones que sugieren la ausencia de instrumentación o medidas de seguridad, pues las locomotoras del tren cuentan con velocímetro integrado, sistemas de radiocomunicación P25, pedal de hombre muerto y alarmas. Adicionalmente el reporte indica que las vías están debidamente señalizadas en sus placas kilométricas y se sigue un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para conservar el estándar mínimo de seguridad.

En cuanto a las locomotoras, si bien se fabricaron en las décadas de 1980 y 1990, la indagatoria muestra que están en buen estado pues se les rehabilitó previo uso. Los coches de pasajeros fueron adquiridos en 2023 y modernizados en sistema móvil con ruedas, ejes y frenos para cumplir con las normas de la Asociación Americana de Ferrocarriles (AAR).

El reporte final de la caja negra indica que en la curva de Nizanda el tren corrió a 65 km/h, siendo el límite 50 km/h (33% de exceso), lo que incrementó

la fuerza centrífuga y provocó que la locomotora y cuatro vagones saltaran de la vía.

Hasta ahora, la judicial no encontró fallas en rieles, durmientes, balasto, ruedas o frenos. Es decir, que todos los componentes cumplían la normatividad y no presentaban condiciones de riesgo operativo conforme lo marca la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Vaya, la norma de emergencia NOM EM 001 ARTF 2022 establece procedimientos para evaluar la correcta colocación de durmientes y otros componentes que soportan la seguridad de un ferrocarril... norma que se aplicó en la rehabilitación de la línea Z y se realizó bajo la supervisión de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) que conduce Andrés Lajous y Semar.

Pero para atajar el sospechosismo público y ofrecer certeza en la seguridad operativa, intervendrá el peritaje de un tercero independiente y se buscará una certificación internacional. Se trata, pues, de generar la oportunidad de fortalecer el sistema ferroviario nacional y de la voluntad política de la Semar de colaborar con las investigaciones y auditorías, compartiendo hallazgos... y acatando recomendaciones con transparencia y apertura que requiere la confianza ciudadana y de los inversionistas.

**Dieguito, tequilazo y caída.** En la madrugada del jueves, tres operativos coordinados por la Secretaría de Seguridad de Omar García Harfuch y respaldada por un grupo de tarea de la Marina Armada de México, entraron a la casa del alcalde de Tequila, Diego Rivera, acusado de pertenecer al grupo narcoterrorista Cartel Jalisco Nueva Generación, conforme a la determinación de las investigaciones de inteligencia. A esa misma hora también fueron ocupados los domicilios de los más cercanos colaboradores de Rivera: Juan Manuel Pérez Sosa, director de Seguridad Pública; Juan Gabriel Toribio Villarreal, director de Catastro y Predial; e Isaac Carbajal Villaseñor, director de Obras Públicas... todos ellos vinculados a la banda de *El Mencho*, incluido el narcoconcerto con Los Alegres del Barranco, a los que les quitó Visa el gobierno de Donald Trump.



La extorsión en Tequila, como se documentó en esta columna, la extorsión “legalizada” bajo el gobierno del morenista Rivera se extendió a productores del mexicanísimo brebaje, cerveceros, hoteleros, misceláneas, salones de bellezas, ejidatarios, transportistas turísticos y ciudadanos comunes que quisieron ampliar sus casas.

La policía estatal del gobierno de Pablo Lemus tomó el control de la policía local. Extraoficialmente se sabe que encontraron en los cuarteles de Tequila alijos de droga y cantidad enorme de alcohol adulterado del que se expende como “cantaritos” en vía pública bajo consentimiento municipal.

La caída de Dieguito tiene muchas aristas afiladas contra su partido, Morena... y contra los personajes que lo cobijaron, como el empresario farmacéutico Carlos Lomelí.

La justicia –venga de donde venga– llega, tarde, pero llega.

**Tereso por la CTM.** Luego de conocerse este miércoles que Carlos Aceves del Olmo no buscará un nuevo periodo al frente de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), quien se perfila para sucederlo es el coahuilense Tereso Medina Ramírez, abogado con maestría en derecho laboral, quien es militante cetemista desde 1980 y que ha montado una actividad relevante en pro de los trabajadores despedidos de GM en Coahuila.

