

SOBREMESA

Lourdes Mendoza

Opine usted:
lumendoza@icloud.com

@lumendoz



Trenes del subdesarrollo en Fitur

La estrategia de Sheinbaum para posicionar a Andrés Lajous como la mente maestra detrás de cualquier cosa que tenga que ver con transporte, incluso por encima de Jesús Esteva, secretario del ramo, es admirable... hasta que la realidad se impone. Un mes después de su “corte de listón”, la tragedia del Interoceánico golpeó a la Semar y a Andrés Lajous en la cara, cobrando 14 vidas y dejando a muchos hospitalizados. Parece que la experiencia de Lajous en la ARTF no fue suficiente para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Lo que también fue notorio es la ausencia de las fotos de Lajous durante la tragedia, permaneciendo bien resguardado, en sus oficinas de avenida Universidad y Miguel Ángel de Quevedo.

UN SHOT DOBLE

El 2 de enero de 2026, Sheinbaum declaró que se buscaría apoyo internacional para realizar una revisión exhaustiva del Tren Interoceánico. Para ello, mencionó la contratación de una certificadora internacional encargada de revisar la vía y así permitir que el tren retome sus operaciones lo más pronto posible.



Esta declaración, por sí sola, pone en evidencia la poca relevancia operativa de Lajous y Attrapi, sugiriendo que su función resulta meramente decorativa. Además, surge la duda sobre la existencia de algún informe público de certificación elaborado por la Attrapi respecto del Tren Interoceánico, pues no se conoce documentación oficial que respalde una inspección previa realizada por dicha agencia.

OTRO SHOT DOBLE

¿Conocen el equipo de ensueño de Lajous? La Dirección General de Economía, Información y Regulación Ferroviaria (DGEIR)



y la Dirección General de Verificación, Supervisión y Registro (DGVSUR) son las encargadas de regular y revisar la construcción y operación ferroviaria.

El perfil de Álvaro Madrigal Montes de Oca al frente de la DGEIR es mmm...

júzguelo usted mismo: ingeniero financiero y demógrafo, con experiencia en vivienda y desarrollo inmobiliario y, para rematar, profesor y asesor en la Secretaría de Movilidad de la CDMX. ¿Qué podría salir mal con alguien con tanta experiencia en temas tan relevantes para la regulación ferroviaria?



Adriana Palacios Mata, directora de Seguridad Ferroviaria, con experiencia en tren ligero y trolebuses, y María de Belén Cortés Pérez, experta en regulación técnica ferroviaria con una sólida trayectoria de cuatro meses en Mextypsa, un año en Ayesa México y seis meses en TYLin. Gran confianza inspira un equipo tan experimentado, ¿o no?



Al frente de la DGVSUR está Pavel López Medina, ingeniero en transporte, graduado en 2018 con una experiencia de dos años como jefe de almacén de Grupo Modelo y 10 años en proyectos tecnológicos en BECAM Herrera, SC, que se dedica a asuntos fiscales y contables, lo que seguramente tiene impresionado al sector ferroviario.



El equipo de Pavel López Medina cuenta con directores en supervisión ferroviaria: Carlos Alberto Sandoval Manrique de Lara, con experiencia en la

administración de CETRAM; José Luis Guadarrama Soto, especialista en urbanización de colonias, y Eliuth Martínez Gabriel, con vasta experiencia en “áreas técnicas”. ¡Qué tranquilizador saber que la supervisión ferroviaria está en manos de profesionales tan calificados!

90% LEALTAD, 10% CONOCIMIENTO

Y si a eso le sumamos que el Tren Interoceánico fue construido, mantenido y operado por... bueno, digamos que “no exactamente expertos en ferrocarriles”, el resultado es un cóctel explosivo. ¡Vaya segundo piso!

INHALE Y EXHALE

Lajous tiene en su nómina a 245 personas: 10 directores generales, 36 directores, 80 subdirectores, 93 jefes de unidad y 26 enlaces administrativos ¿Y cómo pa' qué..?

No sé por qué me acordé del impresionante de Jimmy Pons y Fonatur.

HABLANDO DE TRENES

Hoy se inaugura Fitur 2026, con México como país socio. Los militares vestidos de civiles llegaron con un *tour* “todo pagado” para presumir el elefante blanco del Tren Maya, una infraestructura de tercer mundo que no es automatizada ni de alta velocidad.



FUERTE A PICO DE BOTELLA

Los números son claros: en 2024, el Tren Maya generó ingresos por 275 mdp, pero sus gastos operativos ascendieron a 2 mil 837 mdp. Y



