



GENTE DETRÁS DEL DINERO

CAJA NEGRA, DESCARRILAMIENTO Y PODEBIS EN JAQUE

POR MAURICIO FLORES

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

Los primeros datos revelados por la caja negra del Tren Interoceánico que descarriló el 28 de diciembre pasado revelan que el convoy con dos locomotoras y cuatro vagones viajaba a 80 kilómetros por hora (km/h) cuando la velocidad-horario autorizada era de 50 km/h..., pero sobre vías y curvas diseñadas y construidas para un máximo de 30 km/h, comentan fuentes coadyuvantes al peritaje encargado a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, de Andrés Lajous.

El dato, aunque revelador de una mala gestión y de una peor operación ferroviaria, no es concluyente. Falta por definir por qué se autorizó una velocidad 1.6 veces más alta que el tope de seguridad y por qué el convoy superó 2.6 veces ese tope. Y, por supuesto, en qué medida la infraestructura de vías encadenaría una serie de fallos hasta derivar en tragedia.

Todo ello pone en jaque a los 10 Polos de Desarrollo del Bienestar (Podebi's) instalados a lo largo del Tren Interoceánico. A la fecha no existe registro de alguna empresa instalada en algunos de esos polígonos. Sólo existe el dato del fallido intento de Raquel Buenrostro en 2023 con una veintena de empresas taiwanesas de microchips, y la prueba piloto, en marzo de 2025, que realizó la automotriz surcoreana Hyundai, que dirige aquí Edgar Carranza, para transportar 300 vehículos de Salina Cruz a Coatzacoalcos.

Tras el descarrilamiento quedó fuera de operación comercial a gran escala (global) de costa a costa... cuando menos hasta que esclarezcan de manera convincente las causas del siniestro, se revise la totalidad del tramo ferroviario (Línea Z) y se subsanen las deficiencias, fallos y vicios de origen así como que se establezcan procedimientos específicos sobre locomotoras, equipo de arrastre, conservación, mantenimiento y por supuesto capacidades y solvencia ética del personal a cargo del vicealmirante en retiro Octavio Sánchez Guillén. El trágico descarrilamiento rompió la columna vertebral logística que conectaría los Podebi's conforme un proyecto de desarrollo industrial. Nadie en su sano juicio colocaría mercancías (ni personas) sobre una infraestructura, equipo de transporte y operarios bajo sospecha.

Del lado de los constructores, llama la atención el señalamiento constante sobre una de las empresas involucradas en la construcción de tramo de la desgracia, ABCD Arquitectura de Javier Aguilera, misma que es titular de la concesión de los Podebi's de Texistepec, Matías Romero Avendaño, Santa María Mixtequilla y de San Juan Evangelista.

Sin embargo, los datos de la caja negra, como se refirió arriba, muestran información

de una mala gestión y peor operación del tren caído.

Por ello, sólo esa inspección y auditoría independiente, tan técnica y especializada en trenes como autónoma —lejos del predecible oficialismo de la Fiscalía— podrá sembrar una nueva semilla de confianza en uno de los pocos proyectos prometedores del sexenio pasado.

Pero aun y con toda la independencia técnica y transparencia del mundo, los Podebi's del Istmo requieren muchas cosas para resucitar como energía confiable, agua, infraestructura multimodal, seguridad jurídica e incentivos fiscales serios y de largo plazo... o sucederá lo que sucedió con los fabricantes de chips representados por Richard Lee y la Asociación de Fabricantes Eléctricos y Electrónicos de Taiwán, que invitó Buenrostro a invertir en el Istmo: mejor se fueron a Arizona y Texas.

Gayosso y los mercaderes de la muerte. Pocos momentos son tan difíciles para una familia que alguno de sus integrantes fallezca durante las fiestas decembrinas. Lo menos que se puede esperar de un servicio funerario —cualquiera que sea su costo— es un trato digno con el fallecido y respeto para sus seres queridos. Pero eso, en aras del beneficio mercantil sin ética de por medio, Grupo Gayosso, que dirige Juan Rodríguez, postergó por hasta 4 días la cremación de fallecidos con el insulso argumento de “es que están llenos los incineradores”, sin importar el duelo de los deudos ni la inexorabilidad del fin de los días. La muerte no les importó, lo que les importó fue cobrar.

Cofepris, ¿pos qué paso con Armida? Desde principios de diciembre el run-run era que “darían de baja” a Armida Zúñiga como presidenta de la Comisión Federal de Prevención de Riesgos Sanitarios. Las razones no quedan claras sobre el despido de una mujer profesionalmente capaz, pero las consecuencias son evidentes: entra al relevo quien fuera director de prestaciones médicas del IMSS, Víctor Hugo Borja, de quien se sabe su amistad con los hijos de Andrés Manuel López Obrador y parte del equipo de Alejandro Svarch. Como referencia, Svarch fue director del fracasado Insabi el pasado sexenio y premiado en el actual con la dirección del IMSS-Bienestar.



Otra consecuencia es que laboratorios y comercializadoras tendrán que empezar “desde cero” con la nueva administración de Cofepris, que en lo que “le entiende” habrá pasado otro año y medio... Peor más aún: que la corrupción –venta de permisos de importación y registros médicos– se vendan al mejor postor.

Banorte, el banco digital. Imposible ignorar que a fines de 2025 World Finance, galardonó a Banorte como Mejor Banco Digital de Consumo en México en los Digital Banking Awards 2025. El reconocimiento también se extendió a la aplicación Banorte Móvil como la mejor plataforma en el país. Y es que como lo expresó Carlos Hank González, presidente del Grupo Financiero Banorte “creemos que la tecnología combinada con talento humano son la clave para construir la banca del futuro”. Y para mantenerse a la vanguardia, Banorte invierte de manera sostenida y constante en herramientas basadas en inteligencia artificial, servicios en la nube y procesos digitales, a la vez que capacita a sus más de 34 mil colaboradores para dar el toque humano.

