

Interoceánico: por alta velocidad, la tragedia; detienen a maquinista

Carpeta. La fiscal revela que el tren alcanzó 65 km en la curva, cuando el límite es de 50, y en rectas también se excedió a 111 con máximo de 70; los frenos no fallaron

RUBÉN MOSSO, CIUDAD DE MÉXICO

— La FGR detuvo en Chiapas a Felipe de Jesús Díaz Gómez, maquinista del Tren Interoceánico cuyo descarrilamiento dejó 14 personas muertas en Oaxaca.

El MP lo señala como presunto responsable de homicidio culposo y lesiones. La fiscal Ernestina Godoy informó que el convoy de la tragedia iba a exceso de velocidad en curvas y rectas. PAG. 4

Por alta velocidad, tragedia del Interoceánico; cae maquinista

Dictamen. La FGR revela que el tren alcanzó 65 km/h en la curva en la que se descarriló, cuando el límite es de 50; el conductor fue detenido y será imputado por homicidio y lesiones culposas

RUBÉN MOSSO
CIUDAD DE MÉXICO

La fiscal general de la República, Ernestina Godoy, reveló que el descarrilamiento del Tren Interoceánico que dejó 14 personas muertas el pasado 28 de diciembre, en Nizanda, Oaxaca, ocurrió por exceso de velocidad.

Aclaró que, de acuerdo con los primeros dictámenes periciales, el accidente en el kilómetro Z-230 + 290, de la ruta Salina Cruz-Coatzacoalcos, no se debió a la infraestructura ferroviaria y que el sistema de frenado funcionaba adecuadamente.

Explicó que el maquinista al-

canzó hasta 111 kilómetros por hora en tramos rectos, cuando lo permitido son 70 kilómetros, y 65 kilómetros por hora en la curva en que se descarriló, cuando debió ir a 50 kilómetros.

Por ello, la Fiscalía General de la República (FGR) detuvo al conductor Felipe de Jesús Díaz Gómez, por su presunta responsabilidad en los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas. La captura ocurrió en Palenque, Chiapas, y fue trasladado a las instalaciones de la dependencia federal en Tuxtla Gutiérrez.

En un mensaje a medios, Go-

doy precisó que en el caso de operación de trenes, de carga o pasajeros, existe el documento "Horario Ferroviario Vigente" con el conjunto de datos de información técnica, las restricciones y las condiciones particulares de la vía.

En este texto, abundó la funcionaria, se establecen las velocidades máximas de operación según el tipo de servicio, las estaciones y la localización de escapes, empalmes y conexiones.

"Es necesario precisar que en ese documento se establece que la velocidad máxima estipulada para el tramo donde se localiza el



lugar del siniestro es de 45 km/h para el servicio de carga y de 50 km/h en el servicio de pasajeros... sin embargo, el tren viajaba a 65 km/h de acuerdo con los registros de la caja negra”, detalló.

La fiscal mencionó que la primera locomotora era la que llevaba activa la caja negra, una herramienta tecnológica de alta confiabilidad e inalterable que permite almacenar datos como la localización, el registro de velocidad del tren, los eventos de supervisión y protección, las alertas y las actuaciones automáticas en caso de violaciones de seguridad que se hayan programado o insertado.

“Todo lo anterior es información que oportuna y debidamente fue extraída por el equipo pericial de la institución con la correspondiente cadena de custodia. Derivado de ello pudimos conocer factores como la velocidad, la ubicación, el frenado y demás componentes del tren durante el recorrido para conocer su comportamiento”.

La funcionaria puntualizó que los hallazgos con que se cuenta son: “Uno. De la verificación inicial de la infraestructura de vía que se hizo posterior al siniestro no se encontraron daños en los componentes de la superestructura y subestructura ferroviaria, es decir, rieles y fijaciones, durmientes, balastro, subbalastro y terraplenes, distintos a los directamente atribuibles al siniestro.

“Dos. El tren de pasajeros que con las dos máquinas y un conjunto de cuatro coches tiene un peso aproximado de 400 toneladas fue verificado posterior al siniestro, lo que incluyó inspecciones de ruedas, cejas, superficies de rodadura, es decir, pisadas y zapatas, así como los elementos de acople, que son el mecanismo de conexión automática de seguridad. No se encontraron elementos con fallas que pudieran poner en riesgo la operación del tren, según lo establecido en la normatividad correspondiente”.

Godoy aseguró que el funcionamiento del tren era el adecua-

do, lo que abarca sus componentes, la operación de la máquina y su estado físico. “En cuanto a la información contenida en la caja negra de la locomotora guía podemos señalar que el tren llegó a velocidades de 111 km/h en zonas de recta donde la velocidad máxima permitida es de 70 km/h, lo que implica que transitaba 41 km por encima del límite autorizado.

“Asimismo, llegó a 65 km/h en la curva en la que sucedió el siniestro cuando la máxima permitida en este punto es de 50 km/h, es decir, circulaba 15 km arriba. En tramos previos al lugar del siniestro, el tren redujo su velocidad, lo que nos permitió conocer que el sistema de frenado funcionaba adecuadamente”.

Incluso, destacó, hubo puntos en los que frenó a cero km/h en puntos coincidentes con las estaciones previas al lugar del siniestro. No obstante, luego de haber frenado la velocidad del tren, tuvo un incremento súbito debido a que el maquinista aceleró considerablemente hasta el lugar del accidente.

Agregó que el ingreso del tren a las curvas previas al siniestro lo realizó a 52 kilómetros por hora. “El exceso de velocidad también se comprueba con el cálculo aritmético del tiempo de recorrido realizado entre el inicio del trayecto y el punto en que ocurrieron los hechos”.

Subrayó que el exceso de velocidad en un tren, a diferencia de un vehículo convencional, se potencializa debido al peso, la masa y el radio de curva, ya que aumenta la fuerza centrífuga, es decir, aquella que aleja el vehículo del centro de rotación, lo que provoca que salga de las vías y vuelque.

Por estas razones, la Agencia de Investigación Criminal y agentes del Ministerio Público llevan a cabo diversas diligencias y acciones por homicidio culposo y lesiones culposas. ■





Ernestina Godoy aclaró que el accidente en Oaxaca no se debió a la infraestructura ferroviaria. EFE



El siniestro del pasado 28 de diciembre dejó 14 muertos. CUARTOSCURO

Alta velocidad, tragedia del
oaxaqueño; cae maquinista

