

Revelan que iba a 110 km/h cuando el límite es 70 km/h

Iba a toda velocidad ...¡y no hubo alerta!

Demora un mes
informe de la FGR;
detienen a maquinista
acusado de homicidio

La causa del accidente del Tren Interoceánico en Oaxaca, que causó 14 muertos y una centena de heridos, fue el exceso de velocidad, informó ayer la Fiscalía General de la República (FGR).

Según las pesquisas, el maquinista viajó a exceso de velocidad por más de una hora en un trayecto de 76 kilómetros... pero nada, ni nadie lo alertó o lo detuvo.

Un mes después de la tragedia, la Fiscal, Ernestina Godoy, rindió ayer por video un informe donde descartó que las condiciones de las vías o de los trenes, los durmientes o el balastro fueran factores del siniestro.

El informe fue grabado. No hubo reporteros ni posibilidad de preguntas.

El operador elevó la velocidad hasta 110 kilómetros por hora en rectas donde se permitía un máximo de 70 kilómetros, dijo Godoy.

En el tramo del accidente —que incluía seis curvas, por lo que la velocidad de desplazamiento debería ser menor (un máximo de 50 kilómetros)—, el operador iba a 65 kilómetros por hora, según datos obtenidos de la caja negra de la máquina.

Godoy no informó por qué en el trayecto que recorrió antes del accidente, donde hubo dos paradas en estaciones, no se activó ninguna alerta o sistema automatizado que lo hiciera reducir la velocidad.



El maquinista Felipe de Jesús Díaz Gómez fue detenido el lunes pasado en Palenque, Chiapas, y anoche se encontraba en la delegación de la FGR en Tuxtla Gutiérrez, acusado de los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas.

En su mensaje, Godoy informó que después de 30 días de investigación, los peritajes e investigaciones de campo continuarán para determinar si existen otros factores que influyeron en el siniestro, pe-

ro dijo que no hay elementos para establecer uno distinto al exceso de velocidad.

“No se encontraron daños en los componentes de la superestructura y subestructura ferroviaria, es decir, rieles, fijaciones, durmientes, balastro, sub balastro y terraplenes, distintos aquellos directamente atribuibles al siniestro”, dijo.

Tampoco se detectaron fallas en las dos máquinas y el conjunto de 4 coches con un peso aproximado de 400 toneladas, después de inspeccionar sus ruedas, cejas, superficies de rodadura y elementos de acople, que son el mecanismo de conexión automática de seguridad.

El sistema de frenado también funcionaba adecuadamente, ya que en tramos previos al lugar del accidente el tren redujo su velocidad e incluso hubo puntos donde frenó a cero kilómetros por hora en las estaciones.

UN TREN VIEJO

A diferencia del Tren Maya que es completamente nuevo, el Interoceánico fue construido sobre vías viejas y operado con trenes de uso.

El Tren Maya tiene vías clase 5 conforme la clasificación de la Federal Railroad Administration (FRA) de Estados Unidos que significa que los rieles, los durmientes y el balastro son adecuados para velocidades competitivas con el transporte terrestre que, en el caso de trenes de pasajeros, es de 145 km/h y de carga hasta 129 km/h.

Las vías del Tren Interoceánico son Clase 3, usadas



esencialmente para trenes de carga con un máximo de velocidad de 64 km/h. En el caso de trenes de pasajeros la velocidad máxima permitida es de 97 km/h, según la FRA.

El Maya tiene sistemas de señalización y comunicación modernos. Los trenes nuevos cuentan con frenos de emergencia. Los del Interoceánico tienen 45 años de antigüedad (los británicos) y 25 años (los estadounidenses).

Carlos Barreda, especialista del sector ferroviario, comentó que falta más información sobre las causas del siniestro y que no puede re-

ducirse a un solo factor.

“Faltan las periciales de las vías y equipo rodante que, por supuesto llevan más tiempo, de dos a tres meses más”.

Al cuestionarle si los trenes cuentan con un sistema de alertamiento de velocidad, señaló que sí y enfatizó que la operación cuenta con sistemas que limitan la velocidad, y que probablemente no funcionaron.

“Esto se hace en automático, las locomotoras ya tienen una ruta programada con velocidades”, indicó.

CON INFORMACIÓN
DE SARAÍ CERVANTES



Viaje con 241 pasajeros de Salina Cruz hacia Coahuila
**Tren insignia de la 4T:
13 muertos y 98 heridos**



‘Venía muy fuerte’

ROLANDO HERRERA

Tras el descarrilamiento en Nizanda, Oaxaca, un pasa-



El día del accidente un pasajero reportó el exceso de velocidad.





Presenta Godoy informe inicial por descarrilamiento

Tardó reporte 1 mes ...en España 5 días

Indaga accidente ferroviario en el país ibérico una comisión técnica

ABEL BARAJAS
 JORGE RICARDO

A un mes del descarrilamiento del 28 de diciembre del Interoceánico, que dejó 14 muertos y 109 heridos, el Gobierno mexicano presentó apenas ayer un informe técnico, mientras que en el país ibérico, en donde ocurrió un accidente similar, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios emitió una nota antes de las 24 horas sobre el trenazo del 18 de enero, que dejó 45 muertes, y a los cinco días entregó su informe preliminar.

Con descripción de tiempos del accidente, las veces que se visitó la zona, las muestras recogidas, los hallazgos, gráficos sobre lo que pudo haber ocurrido y la hipótesis de que la rotura previa de una soldadura de la vía fue lo que provocó el desca-

rrilamiento, la CIAF española publicó su informe preliminar el pasado viernes, cinco días después del accidente en la provincia de Córdoba.

El Gobierno español ha fijado además una indemnización de 216 mil euros (casi 4.5 millones de pesos) por cada víctima del accidente y mañana se realizará un homenaje a las víctimas con la presencia de los reyes Felipe y Letizia.

En México, en cambio, todo ha sido promesas de investigación y hasta un bloqueo en el Congreso por parte de Morena para que no se mencione el accidente de una de las obras simbólicas de la 4T, administrado por la Secretaría de Marina.

El 29 de diciembre, la Presidenta Claudia Sheinbaum aseguró que la investigación estaría a cargo de la Fisca-

lía General de la Republica (FGR). Al día siguiente confió en que no se tardaran tanto.

“Esperamos que sea pronto, que no se lleve mucho tiempo para poder conocer la causa. Y si encuentra alguna responsabilidad la Fiscalía, que se proceda”, dijo.

El 8 de enero urgió de nuevo a la Fiscalía: “Les hemos pedido que pueda presentarse lo más pronto que se pueda”, pero fue hasta ayer que se informó.

El jueves de la semana pasada, un día antes de que en España se ampliara el primero informe, Sheinbaum le dio otra semana a la FGR.

“Me manifestó (Ernestina Godoy, titular de la FGR) que la próxima semana estará listo”, dijo.

Fue hasta ayer cuando se dio a conocer el informe inicial del accidente por parte de la Fiscalía.



El 19 de enero, la Mandataria exculpó a Gonzalo López Beltrán, hijo del ex Presidente Andrés Manuel López Obrador, quien trabajó como supervisor honorífico en la construcción del Interoceánico, y apuntó a los ingenieros encargados de la supervisión.

“El jugó un papel honorífico en la revisión. Evidentemente, la supervisión técnica de la construcción del tren, pues, estuvo a cargo de ingenieros”, dijo.

Al día siguiente del accidente en Asunción Ixtaltepec, Oaxaca, además, un grupo de reporteros logró ingresar al lugar, donde se encontró el vagón tirado, incluso las pertenencias de los pasajeros sin ningún resguardo. Ese mismo día, Sheinbaum visitó los hospitales donde se ha-

llaban los heridos y prometió “un primer apoyo” de 30 mil pesos.

A pesar de que, a diferencia de España, el tren accidentado en México es administrado por los militares, la investigación de los accidentes ha sido tan lenta que, a la fecha, tampoco se ha presentado el informe del descarrilamiento del 19 de agosto del Tren Maya en Yucatán.

“Por medio de esta Comisión Dictaminadora de Accidentes del Tren Maya y las autoridades competentes, en las que se incluye la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado, van a participar para realizar la investigación y determinar qué es lo que pasó”, dijo al día siguiente del director del Tren Maya, el general Óscar David Lozano Águila, sin que a la fecha haya informado los resultados.

Dos enfoques

Estas son las diferencias entre las investigaciones por accidentes de tren en Oaxaca, México, y Córdoba, España.

28-DIC-2025

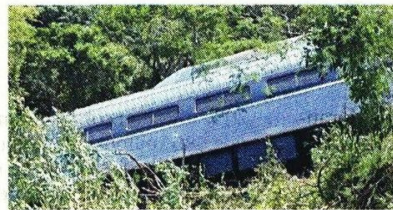


MÉXICO

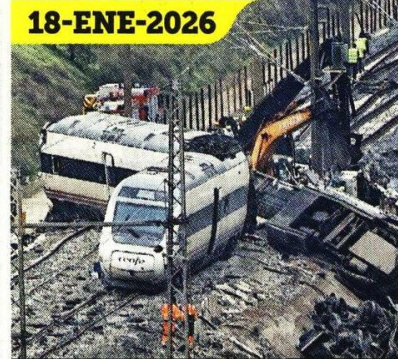
TREN DEL ISTMO, OAXACA

14
 MUERTOS

- Investigación a cargo de la FGR, con apoyo de peritos e instituciones federales.
- Causa del accidente: Exceso de velocidad.
- Las autoridades ubicaron como responsable al conductor del tren.
- La FGR utilizó reconstrucciones virtuales y videos basados en la caja negra para demostrar visualmente el exceso de velocidad
- A decir de la FGR no se encontraron fallas en rieles, durmientes o balasto antes del siniestro.
- El objetivo de la investigación es determinar responsabilidad penal y procurar justicia para las víctimas.
- Se determinó ejercer acción penal por delitos de homicidio y lesiones culposas.



18-ENE-2026



ESPAÑA

ADAMUZ, CÓRDOBA

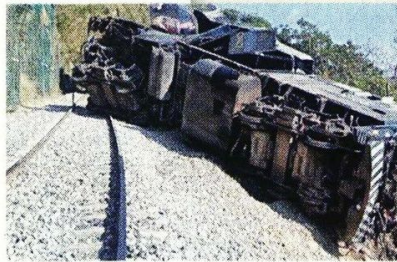
45
 MUERTOS

- La investigación se centra en por qué se produjo la rotura de una soldadura en el carril.
- La CIAF española ha priorizado la inspección física de las bandas de rodadura de los coches y el corte de muestras de acero para estudios científicos de resistencia de materiales.
- Investigación a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, con apoyo de la policía judicial.
- Causa del accidente: Fractura de carril, pues se detectó una rotura en una soldadura entre dos cupones de carril.
- Se realizó un estudio de marcas en las ruedas de los trenes y muestras de carril en laboratorio.
- Se detectó un falla de continuidad, pues el carril ya estaba fracturado antes del paso del tren siniestrado.
- Con la indagatoria buscan mejorar la seguridad ferroviaria, no se buscan determinar culpas ni responsabilidades.
- Investigación técnica independiente; el informe final servirá para prevenir futuros accidentes.



DIFERENCIAS

| | FGR (México) | CIAF (España) |
|--------------------------|---|--|
| Informe inicial | A 1 mes del accidente | A 5 días del accidente |
| Causa | Exceso de velocidad (responsabilidad humano) | Falla estructural en vía (a partir de evidencia física) |
| Detalle de investigación | Presenta síntesis de conclusiones | Descripción técnica detallada |
| Transparencia | Moderada, con énfasis en conclusión | Alta en fase preliminar, con advertencias |
| Ente investigador | Órgano investigador penal | Comisión técnica especializada independiente |



■ En la indagatoria participan peritos en criminalística de campo, aeronáutica, etc.



■ En España una comisión técnica detectó roturas en la soldadura.

Especial

