



Interoceánico: Hay 2 detenidos; arranca reparación de daño

No descarta nuevas aprehensiones

La FGR detiene al despachador del Interoceánico; van 2 tras el accidente

› **IMPUTADO** enfrenta cargos por homicidio y lesiones culposas; investigaciones revelan que él permitió la operación del convoy por personal que no contaba con la licencia vigente

› Por Ángel Molina

angel.molina@azon.com.mx

Ricardo "M", identificado como jefe de despachadores del Tren Interoceánico, fue detenido este miércoles por elementos de la Policía Ministerial adscritos a la Fiscalía General de la República (FGR), como parte de la investigación por el descarrilamiento ferroviario ocurrido el 28 de diciembre en la comunidad de Nizanda, Oaxaca.

El presunto culpable fue detenido la mañana de ayer en la colonia Centro del municipio de Coatzacoalcos, Veracruz, de acuerdo con el Registro Nacional de Detenciones. La captura ocurrió a las 7:29 horas y, tras ser puesto a disposición de la FGR en la capital del estado, el imputado fue trasladado al Centro de Justicia Penal Federal ubicado en Cintalapa, Chiapas.

eldato

LA AUDITORÍA SUPERIOR de la Federación reportó que hubo fallas en la supervisión de la obra y no se entregó evidencia de que se completaran los trabajos en la curva del accidente.

De acuerdo con reportes locales, el funcionario fue aprehendido en Coatzacoalcos y trasladado ante un juez federal en el estado de Chiapas, donde se determinará su situación jurídica por su presunta responsabilidad en los delitos de homicidio culposo y lesiones, derivados del accidente ferroviario.

De acuerdo con las autoridades federales, el detenido posiblemente participó en la operación del convoy que se salió de las vías mientras cubría la ruta Salina Cruz-Coatzacoalcos. Las indagatorias apuntan a que el tren circulaba a una velocidad superior a la permitida en un tramo con curvas pronunciadas, factor que pudo ser determinante para que ocurriera el siniestro.

Las investigaciones revelan que Mendoza Cerón desempeñaba el puesto de despachador y, en ese sentido, habría sido quien permitió la operación del tren por personal que no contaba con la licencia vigente para realizar dicha labor, requisito indispensable dentro de la normativa ferroviaria.

Fue el pasado martes cuando Ernestina Godoy Ramos, fiscal general de la República, informó los avances de las investigaciones, de los cuales se determinó que la causa del percance se debió al

65

Km/h era la velocidad del tren en la curva del accidente

111

Km/h alcanzó en rectas donde el límite era de 70

exceso de velocidad en distintos tramos que integran la ruta del tren.

Con esta captura, ya son dos las personas detenidas por el caso. Días antes fue arrestado el maquinista principal del tren, quien también enfrenta un proceso penal por los mismos hechos.

Según la dependencia federal, se ha identificado a dos operadores como presuntos responsables del accidente, entre los que se encuentran Felipe de Jesús "N", quien fue detenido el pasado lunes, y Erasmo "C", quien hasta el momento no ha sido localizado.

Felipe de Jesús Díaz Gómez fue aprehendido por agentes de la Policía Federal Ministerial, de acuerdo con el Registro Nacional de Detenciones. El detenido fue identificado como el maquinista principal del tren que se descarriló en Oaxaca. Hasta ahora, las autoridades no han precisado si el operador será presentado de inmediato ante un juez o si permanece bajo custodia mientras avanzan las indagatorias.

La FGR señaló que el siniestro ferroviario se habría originado por exceso de velocidad, motivo por el cual abrió una carpeta de investigación y anunció que procederá penalmente por los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas contra quien resulte responsable.

En los documentos judiciales también



se establece que el accidente estuvo relacionado con la actuación del maquinista Emilio Erasmo Canteros Méndez, del conductor Felipe de Jesús Díaz Gómez y de Ricardo Mendoza Cerón, quien viajaba a bordo de la locomotora FIT-3027. La indagatoria refiere que Canteros Méndez rebasó el límite autorizado de 50 kilómetros por hora y que, pese a ello, ni el conductor ni el despachador activaron el sistema de freno de emergencia para detener el convoy.

Un peritaje en materia de seguridad industrial, identificado con el folio 5933

y fechado el 23 de enero de 2026, concluyó que la unidad ferroviaria FIT-3027 no cumplía con las condiciones de seguridad previstas en el reglamento del servicio ferroviario.

El dictamen también señaló incumplimientos a la NOM-003-ARTF-2023, relativa a la seguridad del sistema ferroviario y a la clasificación y especificaciones de la vía, así como omisiones al reglamento interno de transporte del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, al horario número 3 de la Línea Z y a las órdenes de precaución sobre restricciones de velocidad.

El descarrilamiento dejó 14 personas muertas y decenas de lesionados, lo que lo convirtió en uno de los accidentes más graves registrados durante la operación del Corredor Interoceánico.

Por el momento, la fiscalía mantiene abiertas las investigaciones y no descarta que se realicen más detenciones conforme avance el proceso para deslindar responsabilidades, particularmente en lo relacionado con la operación del tren y el cumplimiento de las disposiciones técnicas y administrativas exigidas para su funcionamiento.