



FGR, EN PERITAJES Y CADENA DE CUSTODIA

CSP: Se esclarecerá descarrilamiento con rigor; ARTF señala alza de accidentes

YULIA BONILLA



EN SITIO del accidente trabajan expertos de al menos 8 áreas, entre ellas fotografía y medicina forense, criminalística...

Detalla Informe de Agencia Reguladora que de 2023 a 2024 ese tipo de eventos creció 97% en el Istmo; alerta analista sobre desgaste de rieles |

Alerta analista desgaste de rieles

Señala Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario alza en descarrilamientos

► **INFORME REVELA** que accidentes en el Istmo crecieron 97% en 2024; la ASF advirtió desde la Cuenta Pública 2023 pendientes por corregir en la Línea Z y anomalías por 27 mdp

► Por Yulia Bonilla

yulia.bonilla@razon.com.mx

Los descarrilamientos de trenes, como el ocurrido este fin de semana y que dejó 13 muertos, fueron un fenómeno creciente sobre las vías del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec hacia el último año del gobierno del expresidente Andrés Manuel López Obrador, al registrar un incremento por arriba del 90 por ciento en 2024.

El aumento de accidentes de este tipo fue reconocido por la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), a cargo de Andrés Lajous, en su informe

del Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios (SNIF) 2025, recién publicado la semana pasada, en el que, si bien no se precisa el número de siniestros, se expone un crecimiento del 97.24 por ciento en el Istmo.

el dato

EL PASADO 22 de diciembre del 2023, el expresidente Andrés Manuel López Obrador inauguró la Línea Z del Ferrocarril Interoceánico que va de Oaxaca a Veracruz.

Además, esto contrasta con la tendencia a la baja que estos hechos han registrado en promedio a nivel nacional, don-

de se observa una disminución de 6.69 por ciento en el indicador tren-kilómetro.

"En conjunto, los resultados muestran un comportamiento heterogéneo en los indicadores de seguridad del SFM. Mientras algunos eventos asociados a arrollamientos y afectaciones a personas registraron incrementos relevantes en 2024, la mayoría de los indicadores vinculados con descarrilamientos y accidentes por mantenimiento presentaron mejoras sostenidas", señaló el informe.

No obstante, en el mismo ya se advertía la necesidad de fortalecer las acciones preventivas y de gestión del riesgo, así como de mantener un monitoreo continuo que permita orientar intervenciones específicas en los ámbitos donde persisten los incrementos.

Respecto a 2025, la salida de los trenes de las vías a nivel nacional fue una situa-



ción que se mantuvo, aunque con una disminución casi marginal.

Otro reporte de la ARTF indica que, a septiembre de este año, se contabilizaron 137 descarrilamientos, lo cual es apenas 5.6 por ciento menos de los 145 que se registraron en el mismo periodo en 2024.

Con esta cifra, se apunta que el tipo de siniestro con mayor número de reportes en el periodo mencionado fue el descarrilamiento, con la acotación de que han disminuido casi a la mitad en relación con lo que se daba en 2022.

Respecto a lo sucedido este fin de semana, con el descarrilamiento de cuatro vagones en Oaxaca, y que dejó más de un centenar de heridos y 13 personas sin vida, se apuntó que la Auditoría Superior de la Federación (ASF) ya había hecho observaciones desde hace un par de años respecto a algunos puntos que debían atenderse para garantizar la operatividad adecuada, particularmente en la Línea Z de este sistema.

En el informe de la Cuenta Pública 2023 se expuso que el corredor contó con un estudio de costo-beneficio, el cual determinó corregir la curvatura y pendiente en 202.97 kilómetros en la Línea Z, a fin de aumentar la seguridad, mejorar la eficacia operativa y los tiempos de recorrido, además de incrementar el volumen de toneladas transportadas anualmente y el ingreso operativo, así como dar accesibilidad y movilidad a los puertos de Coatzacoalcos, en Veracruz, y de Salina Cruz, en Oaxaca, que conectan esta línea, con el propósito de contribuir al desarrollo del Istmo de Tehuantepec y a la modernización de las vías del tren de carga que ya existen y que enlazan al océano Pacífico con el golfo de México.

De allí se expuso la necesidad de emprender una obra de corrección iniciada desde el primer año del sexenio pasado, con el expresidente Andrés Manuel López Obrador.



NO PUEDE distinguir cómo estaban mantenidos los carros; se nota que las locomotoras ya no son nuevas, no son nuevas para este proyecto, igual que los carros. Todo eso va abonando a que se puedan sumar porcentajes de causa; puede ser a veces solamente la vía"

**EDUARDO
RAMÍREZ CATO**
Experto en sistemas
ferroviarios

"En 2019 se inició el proyecto de inversión 'Corrección, Pendiente y Conexión en la Línea Z', con una inversión programada estimada de 16 mil 630,531.1 miles de pesos, y se concluirá en 2025; a diciembre de 2024 se habían acumulado 7,645,387.2 miles de pesos, que incluyen los 3,104,459.7 miles de pesos reportados como ejercidos en la Cuenta Pública de 2023", se lee en el reporte.

En el mismo se advirtieron anomalías que en suma superan los 27 millones de pesos por distintas irregularidades en las contrataciones para los insumos y materiales que se adquirieron para la obra.

En entrevista para *Al Mediodía con Solórzano*, en el canal de YouTube de *La Razón*, Eduardo Ramírez Cato, ingeniero civil y experto en el sistema ferroviario, se pronunció por no especular sobre las causas del accidente, ya que serán los estudios los que revelen qué llevó al descarrilamiento; sin embargo, comentó que, por lo mostrado en las fotografías del siniestro, algo a lo que puede atribuirse la salida de las vías es el desgaste de los rieles, a lo cual sumó la observación de que se aprecia que la locomotora no es nueva.

"Sería un poco especular. Cuando menos, lo que yo puedo apreciar en las fotos es un riel desgastado. Sé que no es nuevo, eso es obvio, porque desde un principio que se colocó, yo presencié los procesos de soldadura y sé que no es un riel nuevo. Te puedo decir que en esa zona la velocidad de operación era de 50 kilómetros

por hora; no sé a qué velocidad iba el maquinista y esto nos lo dirá la caja negra, el Pulse.

"No puedo distinguir cómo estaban mantenidos los carros; se nota que las locomotoras ya no son nuevas, no son nuevas para este proyecto, igual que los carros. Entonces, las condiciones en que estaban; no sé en qué condiciones esté la política de mantenimiento de las vías actualmente en el ferrocarril transistmico. Todo eso va abonando a que se puedan sumar porcentajes de causa; puede ser a veces solamente la vía", declaró.

El especialista comentó que la revisión de las vías, el Pulse y la maquinaria sólo lleva horas, por lo que los resultados de la valoración, que se encuentra realizando la Fiscalía General de la República (FGR) y demás instancias, deberán estar listos en dos o tres días. A esto agregó que, según su consideración, el accidente ocurre en un contexto donde los maquinistas pudieran no conocer con la experiencia necesaria la ruta.

"Los maquinistas son de poca experiencia. Un maquinista no se hace de la noche a la mañana, necesita conocer el tramo y necesita recorrerlo muchas veces antes de operar una locomotora, porque no es lo mismo que manejar un carro. Entonces: materiales usados con personal inexperto, pues es una muy mala combinación. Claro, esto no determina la causa del accidente", finalizó el especialista.

EL LUGAR DE LOS HECHOS

Ubicación aproximada del accidente del Tren Interoceánico.



UNO DE LOS VAGONES del tren que se descarriló, ayer.



LÍNEA Z del Tren Interoceánico.