

Tren Interoceánico

Un Frankenstein

de contratos fragmentados,
improvisación y vagones
obsoletos

Foto: Carolina Jiménez Mariscal /Cuartoscuro



El accidente del Tren Interoceánico en Oaxaca, que causó 14 muertes y más de un centenar de heridos, expuso las deficiencias estructurales y la improvisación con que se rehabilitaron más de mil 300 kilómetros de vías del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Fragmentación de contratos, ausencia de estudios técnicos, trenes obsoletos y supervisión a cargo de instituciones sin experiencia ferroviaria marcaron un megaproyecto de 90 mil millones de pesos. La administración de Claudia Sheinbaum intenta rescatar ese sistema ya golpeado por cinco percances.

MATHIEU TOURLIERE

Aunque la Fiscalía General de la República (FGR) atribuyó a un “error humano” el descarrilamiento del Tren Interoceánico, ocurrido el 28 de diciembre último en el poblado de Nizanda, en Oaxaca, que dejó un saldo de 14 pasajeros muertos y más de un centenar de heridos, se acumulan evidencias sobre las deficiencias e improvisación con las que el gobierno de Andrés Manuel López Obrador realizó la rehabilitación de los más de mil 300 kilómetros de vías operadas por la paraestatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT).

Durante más de cinco años el megaproyecto —uno de los principales del sexenio de López Obrador— se tropezó con una serie de obstáculos técnicos y sociales que derivaron de una deficiente planeación, de la falta de estudios técnicos y de cambios a las obras; aparte, a la mitad del camino López Obrador entregó el proyecto a la Secretaría de Marina (Semar), una institución sin experiencia en la operación de trenes, para poder inaugurar el proyecto antes de terminar su administración.

Estos problemas se reflejaron en la fragmentación de las obras en decenas de contratos y convenios de construcción y supervisión, por un monto total que rebasó los 90 mil millones de pesos, de acuerdo con una revisión de **Proceso** a cientos de

contratos, reportes de la Auditoría Superior de la Federación (ASF), registros públicos y documentos elaborados por la propia empresa paraestatal.

La mayor parte de ese monto provino del Fideicomiso de Administración y Pago (Fapa) de la Semar —un fondo que la institución castrense utiliza a discreción— y fue adjudicado a algunas de las empresas más beneficiadas por el gobierno de López Obrador, como Mota-Engil, Grupo INDI o Regiomontana de Construcciones y Servicios, así como a una galaxia de empresas pequeñas, algunas con perfiles atípicos, que recibieron contratos millonarios.

López Obrador también envió a su hijo Gonzalo López Beltrán —quien tampoco tenía conocimiento sobre la industria ferroviaria— a “supervisar” las obras. Sus operaciones nunca fueron claras: mientras la prensa ha documentado sus presuntas gestiones en el otorgamiento de contratos a amigos, incluyendo al empresario tabasqueño Amílcar Olán Aparicio, López Beltrán explicó, en una carta cofirmada por su hermano Andrés Manuel, que su padre, preocupado por terminar la construcción antes del cierre de su sexenio, pidió a los encargados del tren que lo recibieran “en calidad de Asesor Honorífico (sic)” con tal de “informarle de forma periódica para ahorrarle la necesidad de acudir a la zona de forma mucho más frecuente”.



Interoceánico. Proyecto sobre viejas vías

Foto: Especial /Cuartoscuro



La presidenta Claudia Sheinbaum Pardo aseveró que, de acuerdo con reportes técnicos elaborados después del accidente, no se encontraron problemas en la vía, lo que descartaría la responsabilidad de las empresas constructoras o de irregularidades en las obras. De acuerdo con los expedientes de la FGR, que fueron obtenidos por la prensa *-Latinus, El País y Reforma, entre otros-*, unos pasajeros afirmaron haber escuchado al personal del tren pedir por radio al maquinista que bajara la velocidad antes del accidente. En el momento del descarrilamiento, el tren avanzaba a 65 kilómetros por hora, en lugar del límite de 50 kilómetros por hora permitido en esa zona.

Con base en estos testimonios, la FGR imputó al maquinista, Emilio Erasmo Canteros; al conductor Felipe de Jesús Díaz Gómez *-cuyas licencias estaban vencidas-* y al jefe de departamento despacho, Ricardo Mendoza Cerón, toda la responsabilidad del descarrilamiento, pues los acusó de no haber reducido la velocidad del convoy. Un juez adscrito al Centro de Justicia Penal Federal en Cintalapa, Chiapas, liberó las tres órdenes de aprehensión, que desembocaron en el encarcelamiento de Díaz y Mendoza; Canteros, por su parte, está prófugo.

Aunque confirma que el exceso de velocidad de 15 kilómetros por hora en una curva pudo desca-

rrillar el tren *-especialmente un tren de pasajeros que circula sobre una vía diseñada para un tren de carga-*, el ingeniero Agustín Ortega García, coordinador de la Maestría en Ingeniería en la Universidad Iberoamericana, no comparte la versión oficial que echa a la tripulación toda la culpa de uno de los accidentes más graves de la historia ferrocarrilera reciente.

"Según la caja negra, el tren iba a exceso de velocidad durante todo el trayecto. Parece que no la estaban leyendo bien, pero no hubo ninguna reacción de un centro de control que monitoreara la velocidad. Es irresponsable dejar la vida de tantas personas en sólo tres cabezas; pueden tener ciertas responsabilidades, pero detrás de ellos debió haber alguien que les dijera que iban demasiado rápido", agrega.

Por lo pronto, el gobierno suspendió las rutas de pasajero en las tres líneas del tren Transístmico, y la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), dirigida por Andrés Lajous Loaeza, contrató a la empresa alemana TÜV Rheinland para verificar la viabilidad de transportar personas en estas vías, pues a diferencia de otros grandes proyectos ferroviarios, como el Tren Maya o el Tren México-Toluca, el FIT ha operado los trenes de pasajeros durante más de dos años sin certificación de seguridad.



Gonzalo López Beltrán. Supervisor "honorífico" sin experiencia

Foto: Miguel Dimayuga



"Vamos a tomar todas las recomendaciones que haga (la empresa) para garantizar la seguridad de la vía", aseguró la mandataria, cuya administración ya registró cinco percances que involucraron a trenes construidos durante el sexenio de López Obrador.

Sheinbaum tiene interés en resolver los problemas de los ferrocarriles construidos por su antecesor, pues su propia administración lanzó la construcción y rehabilitación de tres mil 839 kilómetros de vías férreas para conectar la Ciudad de México con la frontera con Estados Unidos –hacia Nuevo Laredo y Nogales–, lo que será uno de los principales megaproyectos de su sexenio.

Estudios divergentes

Con el objetivo de unir los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos con un tren moderno, que funcione como un puente comercial entre Asia y Europa más rápido que el Canal de Panamá, el gobierno de López Obrador rehabilitó las líneas del FIT: la ruta principal, llamada Línea Z, atraviesa el Istmo de Tehuantepec de puerto a puerto; se conecta con la Línea FA, que va de Coatzacoalcos a Palenque –pa-

sando por la refinería de Dos Bocas–, y con la Línea K, que conecta a Ixtpec, en Oaxaca, con Ciudad Hidalgo, en Chiapas.

De acuerdo con una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de un tramo de la Línea Z, muchas de las vías eran viejas e invadidas por la maleza, con durmientes en mal estado, atrapados entre hierbas, tierra y bloques de concreto. Las obras consistieron en renovar parte de la superestructura y corregir las curvas y trazos para "mejorar las velocidades" de los trenes, y permitir así la circulación de vagones de pasajeros.

Sin embargo, la vía original –construida durante el porfiriato– estuvo utilizada para trenes de carga, que tienen una naturaleza diferente a los de pasajeros, pues avanzan lentamente y sin importar las vibraciones. "El tren de carga y de pasajeros tienen condiciones estructurales distintas, se comportan de manera distinta en una curva. Con una vía de tráfico mixto se comprometen ambas operaciones: al tren de pasajeros lo obliga a ir más lento –cuando lo que se busca es una mayor velocidad–, y al de carga lo haces forzar sobre el riel interior, es como meter un tráiler al centro de la Ciudad de México. Ello implica un mayor desgaste, que a su vez requiere más mantenimiento a los trenes y a la estructura", observa Ortega.

En respuesta a una solicitud de información presentada por el diario *El Universal*, el FIT indicó que no contaba con ningún informe de mantenimiento a las líneas desde diciembre de 2023.

En respuesta a una solicitud de información presentada por el diario *El Universal*, el FIT indicó que no contaba con ningún informe de mantenimiento a las líneas desde diciembre de 2023.

Cualquier proyecto de transporte ferroviario requiere una serie de estudios básicos para determinar su viabilidad –económica, técnica y ambiental– y un proyecto ejecutivo, que plantea la ingeniería de detalle, tanto en la obra civil como en la electromecánica. En febrero de 2021, es decir, un año y medio después del arranque de las obras, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) señaló que el proyecto ejecutivo del FIT seguía inconcluso, y deploró que sus administradores no le pudieron enseñar el documento.



En otro informe, relativo a la Cuenta Pública 2019, la ASF advirtió sobre incoherencias entre varios estudios clave de la Línea Z, entre ellos un "proyecto preliminar" encomendado por el gobierno de Oaxaca en paralelo a la elaboración del proyecto ejecutivo, el cual contenía "detalles que tenían que ser corregidos" y causó problemas en la ejecución de obras.

De hecho, en diciembre de 2019, la empresa Daniferrotools, que había sido contratada cinco meses antes para rehabilitar la vía en el tramo donde ocurrió el descarrilamiento del tren, rescindió el contrato tras determinar que existían "inconsistencias técnicas entre el proyecto ejecutivo original y las condiciones reales del sitio", según indicó en un comunicado divulgado el 6 de enero último.

La ASF también apuntó que el proyecto ejecutivo del FIT contemplaba la construcción de nuevas vías, pero que por "decisión institucional" y derivado de "cuestiones económicas", el gobierno decidió que las obras se limitarían a las vías viejas. Cuando los auditores pidieron más documentos al FIT, los funcionarios le entregaron estudios realizados por

la ARTF durante el sexenio de Enrique Peña Nieto, con cifras que diferían de los estudios elaborados durante su propia gestión.

Operar en una vía única acarrea una serie de problemas, según Ortega: "Tener una sola vía implica mucha infraestructura de comunicación, de telemetría, de señalización, porque si estás utilizando una sola vía en dos sentidos, tienes que saber perfectamente dónde está cada uno de tus trenes y a qué velocidad van, por si por alguna razón hay un vehículo haciendo una maniobra en alguna parte de la vía", comenta.

La discrepancia entre estudios continuó a lo largo del proyecto, y el 28 de enero de 2023, tres años y medio después del inicio de las obras, el FIT otorgó un contrato de siete mil 179 millones de pesos a un consorcio de seis empresas para realizar "estudios, proyectos y construcción de obras y servicios auxiliares con equipamiento" en las tres líneas del FIT. Estas empresas fueron constituidas en Puebla —esa empresa, ABCD Arquitectura, tiene características de empresa fantasma y también ha sido proveedora de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena)—,

Sheinbaum. Apuesta por un sistema de transporte golpeado por cinco accidentes

Foto: Carolina Jiménez Mariscal /Cuartoscuro



Ecatepec, Chalco, Ixmiquilpan y Guadalajara, y son poco conocidas en el sector de los ferrocarriles.

Proyecto por piezas

Para abrir las vías al transporte de personas, el FIT compró nueve trenes de pasajeros usados –con radios de comunicación y antenas, dos coches de primera clase y cuatro de segunda clase con cocina–, algunos de ellos con más de cinco décadas de uso. Vienen de Estados Unidos, Canadá e Inglaterra, por lo que tienen velocímetros en millas por hora, en un país que utiliza el sistema métrico decimal para medir distancias y velocidad.

El FIT los adquirió a la empresa Locomotoras San Luis, SA de CV, por dos mil 272 millones de pesos, mediante dos contratos celebrados en junio de 2024 y enero de 2025, es decir, meses después de la instalación de las vías.

“Es preocupante porque generan proyectos frankenstein: utilizan retazos de tela de varios lados y con ellos tratan de hacer un abrigo. Retoman lo que en otras partes sería un desecho y lo tratan de convertir en infraestructura donde viajan personas; esta parte me parece incorrecta”, advierte Ortega, quien recuerda los problemas que surgieron en la Línea 12 del Metro, la obra emblemática de la gestión de Marcelo Ebrard Casaubon en la Ciudad de México, que se desplomó en mayo de 2021 causando la muerte de 27 personas. “Pensaban en trenes europeos, pero colocaron vías americanas, y a la hora de ponerlos resultó que no eran compatibles”, narra.

Este frankenstein se vio reflejado en la cantidad de contratos celebrados durante cinco años para realizar las obras, especialmente en la Línea Z, que tenía la mayor complejidad técnica –por los pendientes y curvaturas de más de 1.5%–: el trazo fue dividido en cinco tramos, que posteriormente fueron fragmentados en subtramos. Al final, el FIT entregó por lo menos 65 contratos de obra pública y de supervisión externa para esta línea.

Además de los cambios en los estudios, el gobierno de López Obrador modificó de manera drástica la supervisión del megaproyecto a mitad del camino. Ya en diciembre de 2019 el tabasqueño había sacado el FIT de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y removido a su director general, Gustavo Baca Villanueva, un ingeniero civil con cinco décadas en el sector ferrocarrilero.

El mandatario colocó a su amigo Rafael Marín Mollinedo al frente del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec –instancia a cargo del Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec– y sustituyó, al frente del FIT, a Gustavo Baca por José Sánchez Pérez, un hombre que venía de Pemex, sin experiencia en materia de ferrocarriles.

Sánchez lanzó las primeras contrataciones para la Línea Z: dio un contrato de 939 millones de pesos a un consorcio encabezado por La Peninsular Compañía Constructora, empresa de Carlos Hank Rhon, otro de 912 millones de pesos a un grupo encabezado por el empresario Humberto Armenta González, cercano a López Obrador, y otro por 681 millones de pesos a la española COMSA.

Fondos opacos

En octubre de 2022 López Obrador volvió a cambiar de manera radical el rumbo del megaproyecto: el tabasqueño entregó todo el proyecto del Corredor Interoceánico, incluyendo el FIT, a la Secretaría de Marina, una institución de larga experiencia en el manejo de puertos, pero sin antecedentes en el sector de trenes. En el organigrama actual del FIT figuran 537 empleados de planta, y se necesita llegar al tercer escalón para encontrar a trabajadores –civiles todos– con experiencia en el sector ferrocarrilero.

Los mandos superiores son de la Marina que han laborado en buques y en el aparato burocrático de la institución castrense: el director general, el capitán de navío Alan Tarsicio Cruz Saba, lleva más de 30 años en la Semar, durante los cuales fungió como oficial en ocho buques militares, ayudante de dos secretarios de Marina, y director del ya mencionado Fideicomiso de Administración y Pago (FAPA).

Los directores de infraestructura, operación y normatividad del FIT, Gilberto Fernando Mellado Azahar, Héctor Rubio Antonio y Víctor Manuel Pérez Carmona, se desempeñaron como mandos en buques y en diversos cargos de la Semar, así como en el FAPA.



De acuerdo con una revisión realizada por **Proceso** sobre los currículos de los funcionarios, los de más alto rango con experiencia en la gestión de trenes son los gerentes –de transporte, estructuras y seguridad ferroviaria–, en quienes recaen las responsabilidades operativas del ferrocarril. Los tres ocuparon cargos de segundo nivel en Ferrosur, Ferromex y Kansas City Southern de México, las filiales ferroviarias de Grupo México, del multimillonario Germán Larrea Mota Velasco.

A partir de que la Semar tomó las riendas del proyecto, en 2022, los contratos multimillonarios de las líneas Z, FA y K fueron financiados vía el FAPA, y adjudicados de manera poco transparente a algunas de las empresas más beneficiadas en obra pública durante el sexenio de Andrés Manuel López Obrador.

Así, la mayor parte de los 20 mil millones de la Línea FA terminó en la constructora de origen portugués Mota-Engil –dirigida en México por José Miguel Bejos, quien pasó de ser amigo de Enrique Peña Nieto a aliado cercano de López Obrador–, y más de la mitad de los 52 mil millones de pesos de la línea K fue captada por Grupo INDI, en consorcio con la española Azvi y Regiomontana de Construcción y Servicios, ya mencionada arriba.

En la Línea K aparece otra empresa que recibió un contrato de mil 150 millones de pesos, llamada Escala, Diseño y Construcción. La compañía fue creada en Pachuca en 2012, y en 2025 tuvo un cambio en su estructura corporativa, con el nombramiento de Ignacio Arturo López Cervantes como administrador único. Este personaje ha sido señalado como proveedor de equipos médicos a la Semar durante la pandemia de covid-19.

En la Línea Z, la entrada de la Semar causó un cambio de contratistas, con casos llamativos: el empresario tapachulteco Carlos Díaz Saldaña, por ejemplo, empezó a ganar contratos mediante sus empresas Asfaltos y Derivados de la Costa y Ferrosfaltos de México, hasta sumar cerca de dos mil millones de pesos. Esta segunda empresa es, desde el año pasado, administrada por Ezequiel Saúl Orduña Morga, quien es presidente municipal de Tapachula por el Partido Verde Ecologista de México (PVEM).

Orduña fue colaborador de Rosario Robles Berlanga en la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) y en la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) durante el sexenio de Enrique Peña Nieto, y participó en los esquemas de desvíos de recursos públicos conocidos como Estafa Maestra, y pagó 12 mil pesos para librar una pena de cárcel de cinco meses y 29 días por ese caso.

Entre las obras que realizó para el FIT, Ferrosfaltos de México recibió un contrato de 313 millones 886 mil para estabilizar los taludes de corte en la Línea Z, en el tramo Mogoñe a Matías Romero, en la parte donde sucedió el descarrilamiento del tren; Carlos Díaz Saldaña rechazó, en un video subido a Facebook, cualquier responsabilidad en el accidente.

Coincidencia o no, una empresa hidalguense llamada Auditoría, Consultoría, Supervisión e Ingeniería, ACSI, SA de CV, estuvo a cargo de vigilar las obras de estabilización de taludes y cortes de Ferrosfaltos de México. Entre sus fundadores aparece otro político del PVEM: Salvador Pérez Gómez, quien fue presidente municipal de Ajacuba, en Hidalgo. 📍

Rafael Marín Mollinedo. Un amigo del presidente, pieza de recambio

Foto: Presidencia /Cuartoscuro

