



El ejemplo del Nord Supreme y la red criminal de la Marina: así traficaron buques petroleros millones de litros de combustible de Houston a Tamaulipas

EL PAÍS reconstruye la forma de operar de la mafia con registros de aduanas, puertos y la geolocalización de los buques involucrados en el fraude fiscal



CARLOS CARABAÑA

México - 22 SEPT 2025 - 03:30 CST



El buque petrolero Nord Supreme zarpa de Houston, en el Estado de Texas, con las bodegas llenas de aditivos para aceites lubricantes y la bandera de Dinamarca ondeando. Navega rumbo sur y, unas 90 millas náuticas antes de llegar a la altura de la frontera entre Estados Unidos y México, vira 30 grados a babor para enfilarse hacia Tamaulipas, adonde arriba tras una semana de travesía. Se emboca hacia la aduana de Altamira y atraca en el muelle. Bajan su carga en el puerto y, casi el mismo día, comienza la vuelta a Houston por la misma ruta, para llenar sus bodegas nuevamente y poner otra vez rumbo hacia Altamira, con destino al mismo muelle. Entre el 20 enero y el 3 de marzo de 2024, el Nord Supreme repitió el trayecto cuatro veces, transportando 18 millones de litros de aditivos. Solo que sus papeles mentían. En realidad [estaba contrabandeando a México decenas de millones de litros de combustible](#).



El Nord Supreme es parte de una conspiración criminal integrada por marinos, funcionarios de aduanas y empresarios. [La trama está liderada por los hermanos Manuel Roberto y Fernando Farías Laguna](#), militares de alto rango. Estos coordinaron desde 2023 al menos 69 operaciones de contrabando en los puertos mexicanos. La inmensa mayoría de los buques cargaban en el Greens Port de la empresa Watco en Houston y seguían la misma ruta a Tamaulipas, donde desembarcaban en dos puntos exactos, uno en Altamira y otro en Tampico, de acuerdo a la geolocalización de los petroleros involucrados.

El 7 de septiembre las autoridades mexicanas [anunciaron la detención de 14 personas](#) involucradas en esta red. Es el mayor golpe a la corrupción en lo que va del Gobierno de Claudia Sheinbaum. El hallazgo de la trama también ha significado [un dardo a la credibilidad de las fuerzas armadas](#) en su combate al crimen organizado. Con militares al mando, la logística operaba con precisión marcial, usando siempre las mismas empresas, los mismos puertos, las mismas rutas.

La ruta del Nord Supreme es el patrón que sigue el resto de los barcos—como el Seaways Jeju o el Mtm Hamburg— que participaron en la red de huachicol fiscal de los Farías Laguna, familiares de [José Rafael Ojeda Durán, secretario de Marina durante el sexenio de Andrés Manuel López Obrador \(2018-2024\)](#). EL PAÍS ha reconstruido con base en registros de aduanas, puertos y la geolocalización de los buques, además del testimonio de un verificador que trabaja en una aduana del norte del país, cómo operó esta mafia en las fronteras comerciales de México.



“Es imposible que la agencia naviera y la aduanal y las empresas importadoras y exportadoras no sepan, ya que son las primeras que se acercan para tentar a los trabajadores de aduanas”, explica el verificador, con más de una década de experiencia en el ramo, y que, por seguridad, pide no revelar su nombre. “Te dicen que lo van a meter de esta forma, que va ir con estos papeles y que será con una fracción arancelaria que no pague impuestos”, añade. Este es un código numérico internacional asignado a las mercancías para identificarlas.

En todos los envíos registrados en esta red, la fracción arancelaria que usan es la 38112107, correspondiente a “aditivos para aceites lubricantes cuando se presenten a granel”, mientras que la de la gasolina es 27101209 y la del diésel es 27101910. Estas dos fracciones están sujetas al pago del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS). [Esta fórmula de contrabando](#) consiste en introducir en México combustible refinado en otro país, que debería abonar ese gravamen, disfrazado de otra mercancía.

La compañía exportadora, en 65 de los 69 casos analizados, es Ikon Midstream LLC, una comercializadora de combustible con sede en Houston. Las importadoras son todas de la ciudad de Monterrey, en Nuevo León, y en 61 envíos son las empresas B-Match SA de CV, Azteca Cone SA de CV e Intanza SA de CV, relacionadas entre sí al compartir socios comerciales y dirección física. La agencia naviera es, siempre, Altamaritima SA de CV.



Puertos de salida y aduanas de entrada

La red de contrabando de combustible comandada por los militares Fariás Laguna usaba siempre los mismos puertos de salida en Estados Unidos y los mismos puntos de desembarque en México.



Fuente: Elaboración propia. EL PAÍS. Mónica Juárez Martín

“Pongamos que el barco sale de Houston y llega a Altamira, supuestamente cargado de aditivos para lubricantes”, ejemplifica el verificador aduanal. “Mientras está fondeado, antes de atracar, sube al buque la autoridad migratoria, la sanitaria, la aduanal y los marinos para tener lo que se llama ‘libre plática’”. El grupo realiza una primera revisión a la nave y su carga, inspeccionan los cuartos y las neveras frías y ven los números de lo que viene cargado. Después atraca y comienza el proceso aduanal.

“Forzosamente, para pasar un barco con contrabando de combustible, necesitas que esté dentro de la mafia el departamento de Informática y Contabilidad [dependiente de la Agencia nacional de aduanas de México], tanto el modulador como su subdirector”, explica. Ellos se encargan de comprobar que se hayan pagado los impuestos y escanean el pedimento, una declaración electrónica que debe presentar el importador o exportador ante las autoridades aduaneras para manifestar las mercancías.



En este momento, como en una verificación de aeropuerto, comienza un proceso aleatorio, una suerte de moneda al aire con dos posibilidades: que la carga pase libre o que vaya a una segunda inspección. Si esto ocurre, se le asigna un verificador del departamento de Operación Aduanera, que hace una revisión a fondo de la carga, con el poder de pedir un muestreo o liberar el barco.

“Es imprescindible que esté involucrado también este departamento [de Operación Aduanera], que es como el cerebro de la aduana, ya que si cae reconocimiento, el verificador y su jefe tienen que fingir que todo está correcto para liberar la carga”, continúa este trabajador, que vio cómo pasaban buques de contrabando por su aduana. “Decimos que un barco ya viene ‘arreglado’ o ‘cantado’ cuando hay un acuerdo y, aunque sepas que viene mal, tienes que hacer ver que todo está bien”, admite el funcionario.

“También necesitas a los responsables de las cámaras de seguridad, para que no alerten a nadie si de repente ven llegar a la aduana 300 camiones cisterna a llevarse el combustible; e invariablemente a los titulares y subdirectores de la aduana y el de operaciones en Ciudad de México”, dice el verificador. Y finaliza: “No se puede hacer nada sin que ellos lo sepan”.

[Todos aquellos que siguieron estos pasos están entre los detenidos de la red de los Farías Laguna.](#) La trama de contrabando operó en cuatro aduanas de México, principalmente en Altamira de junio de 2023 a abril de 2024,



y en Tampico de esa fecha a marzo pasado, cuando se dio el decomiso del buque Challenge Procyon. Este fue el primer gran caso mediático de huachicol fiscal y, según han declarado las autoridades, fue clave para comenzar a dismantelar la conspiración criminal de los Farías Laguna.

Con rango de vicealmirante y contralmirante, los hermanos presuntamente usaban su influencia dentro de la institución para decidir las designaciones de marinos y que gente de su confianza acabara en puestos clave de aduanas para poder operar su red de contrabando. [La red operó al menos desde junio de 2023](#), gestionando la entrada ilegal a puerto de un mínimo de 564 millones de litros dentro de 69 petroleros en cuatro aduanas diferentes. Esto supuso unos beneficios a los criminales de al menos 3.000 millones de pesos, unos 150 millones de dólares.

Siendo operaciones ilegales, la dimensión del contrabando de combustibles en México es un misterio al que solo se puede acceder mediante estimaciones. La consultora Petro Intelligence calcula que en 2024 hubo 18.000 millones de litros de combustible ilegales en el mercado mexicano, equivalente al 30% del total vendido por las estaciones de servicio. Esto significaría un daño a la Hacienda pública de 6.200 millones de dólares. Las cantidades coinciden con las [importaciones atípicas de aceites para lubricantes](#), otro de los disfraces para escamotear gasolinas, que hubo en el sexenio anterior, después de que se entregase el control de las aduanas a los militares.



“Nosotros avisamos de que estaban llegando barcos con cargas sospechosas de aditivos para aceites lubricantes desde finales de 2023; si buscan, van a encontrar que presentamos oficios ante el Órgano Interno de Control y la Secretaría de Función Pública”, asegura el verificador de aduanas.

“Avisamos de que los marinos no nos dejaban hacer los muestreos y de que, con base en nuestra experiencia, se estaba permitiendo la entrada de huachicol a través de mecanismos de contrabando”, acusa.

Lamenta que sus denuncias, como demuestran los datos y sus rutas, nunca tuvieron respuesta.

[El ejemplo del Nord Supreme y la red criminal de la Marina: así traficaron buques petroleros millones de litros de combustible de Houston a Tamaulipas | EL PAÍS México](#)