



ASF advirtió mala planeación en Línea Z del Interoceánico

En 2019 reveló deficiencias en la rehabilitación del tramo donde ocurrió el accidente que dejó 13 fallecidos y 98 heridos; presentaba complicaciones técnicas por la orografía

**ALEJANDRA CRAIL
Y ALBERTO LÓPEZ**

—estados@eluniversal.com.mx

La Auditoría Superior de la Federación (ASF) encontró en 2019 “una deficiente planeación de los trabajos” de rehabilitación de la Línea Z del Tren Interoceánico, particularmente en el tramo que va de Mogoñé a La Mata, en Oaxaca, y que abarca el punto donde ocurrió el accidente que dejó 13 fallecidos y 98 heridos.

De acuerdo con la auditoría de cumplimiento a inversiones

físicas 263-DE, este segmento presentaba complicaciones técnicas por las “pendientes y curvaturas muy elevadas”, al tiempo que “la alineación de la vía se ve afectada por las ondulaciones del terreno”.

La empresa estatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., encargada de las contrataciones y la supervisión, argumentó que “el proyecto se encuentra dentro del caso de obras públicas de gran complejidad”, se inició con el ejercicio fiscal ya avanzado y bajo el compromiso

de ejecutar un proyecto prioritario del expresidente Andrés Manuel López Obrador.

Ayer se informó que fue recuperado el cuerpo de la última de las 13 víctimas mortales, identificada como Luisa Serrano, de 15 años. Por la tarde se dio a conocer la identidad del resto de los fallecidos y anoche se entregaron dos cuerpos a sus familias.


Los responsables de la operación del tren declararon en la oficina de la Fiscalía General de la República en Matías Romero.

| ESTADOS | A10-A11



La presidenta Claudia Sheinbaum se reunió ayer con familiares y víctimas del descarrilamiento del tren.

EDWIN HERNÁNDEZ/EL UNIVERSAL

PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
 EL UNIVERSAL <small>EL GRAN DIARIO DE MÉXICO</small>	PP, 10	30/12/2025	LEGISLATIVO



CÁMARA DE
DIPUTADOS

LXVI LEGISLATURA

SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

LAS VÍCTIMAS DEL DESCARRILAMIENTO DEL TREN





OAXACA

Auditorías al tren señalan obra con planeación deficiente

El tramo accidentado del Interoceánico **mantiene “pendientes y curvaturas muy elevadas”** en una zona montañosa, se lee en documentos que evaluaron los primeros contratos



PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN Y DATOS

ALEJANDRA CRAIL

Desde 2019 el gobierno mexicano sabía que el tramo donde recién ocurrió el accidente del Tren Interoceánico, que terminó con la vida de 13 personas y dejó 98 heridas, tenía complicaciones técnicas por las “pendientes y curvaturas muy elevadas”, pues está en una zona montañosa, al tiempo que “la alineación de la vía se ve afectada por las ondulaciones del terreno y los obstáculos naturales que se presentan en su trazo”.

En la auditoría de cumplimiento a inversiones físicas 263-DE se analizaron los primeros contratos otorgados para la corrección, pendiente y conexión de la Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec para el tramo que incluye la zona donde ocurrió el accidente y que corresponde del kilómetro Z 186+100 al kilómetro Z 242+000 del municipio de Mogoñé a La Mata, en Oaxaca. Según lo que arrojó la auditoría, la empresa estatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT) otorgó con premura el contrato FIT-GARMOP-OP-Z-08-2019 para la primera etapa de rehabilitación de esos 12.65 kilómetros a la empresa Daniferrotools, S.A. de C.V.

“Se observó una deficiente planeación de los trabajos”, se lee en el documento. La empresa estatal FIT se justificó diciendo que “el proyecto se encuentra dentro del caso de obras públicas de gran complejidad”, lo cual se sumó a lo avanzado del ejercicio fiscal que obstaculiza la disposición de recursos para su ejecución y al compromiso de ejecutar un proyecto prioritario del gobierno federal.

La Auditoría Superior de la Federación consideró que la rehabilitación inició sin “contar con los estudios, proyectos y el programa de ejecución totalmente terminados” y sin permitir a los licitantes ofrecer una proposición solvente para trabajar de forma ininterrumpida.

Este contrato fue rescindido y fue la primera falla detectada por la ASF para este tramo, que solicitó al FIT investigar e iniciar el procedimiento administrativo correspondiente por “las irregularidades de servidores públicos que, en su gestión, observaron una deficiente planeación de los trabajos”, y aun así los continuaron.

En el primer año de la administración de Andrés Manuel López Obrador el gobierno arrancaba con prisas la implementación del Corredor Interoceánico, una de las grandes apuestas de su gestión.

Lanzó consultas indígenas ama-



ñadas y difundió mediáticamente la idea de que había el respaldo total de las comunidades al megaproyecto. Públicamente el gobierno mexicano sólo hablaba de una rehabilitación sencilla de las vías del tren que podría ser usado como medio de transporte por las comunidades, pero en el fondo se trataba de un proyecto comercial que buscaba atraer la inversión internacional y que requería vías que pudieran soportar el transporte de toneladas de mercancías de todo el mundo, al tiempo que ofrecía una velocidad premium para su traslado del océano Pacífico al océano Atlántico y viceversa.

El pasado domingo 28 de diciembre la Secretaría de Marina —a la que el gobierno de López Obrador le asignó la ejecución y supervisión de la obra— reconoció el accidente a la altura del poblado de Nizanda, Oaxaca. Según el boletín que difundió, la máquina principal se descarriló a la altura del Km 230+200 que corresponde al tramo rehabilitado entre Mogoné Viejo y La Mata.

La información obtenida por medio de las auditorías públicas no permite determinar si las irregularidades detectadas en el primer contrato para este tramo de la Línea Z fueron solventadas, ni conocer los motivos

de rescisión del contrato con la primera empresa en 2019. La información pública sobre las contrataciones para esta obra tampoco está disponible en la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT), pese a que es una obligación del FIT reportarla.

Un problema tras otro

Después de la primera falla del arranque de la obra vinieron más irregularidades. En la auditoría de cumplimiento a inversiones físicas 106, correspondiente al uso de recursos de 2021, la ASF analizó el nuevo contrato para este tramo. Se trata del documento FIT-GAR-MOP-OP-Z-13-2019, que se otorgó con la finalidad de rehabilitar la vía “abatiendo curvatura y pendiente en el tramo de Mogoné km Z 186+200 a La Mata km Z 242+900”, segunda etapa de rehabilitación.

El contrato lo recibieron las constructoras Torres y Asociados, S.A. de C.V., Ferro Maz, S.A. de C.V., Chiñas Construcciones, S.A. de C.V. y Grupo Constructor Janus, S.A. de C.V. por un total de 284 millones de pesos. Lo que se halló fue un presunto desfalco por 229 mil pesos, pues los contratistas reportaron el uso de maquinarias, de las cuales no hay evidencia de que se hayan utilizado.

un total de 284 millones de pesos. Lo que se halló fue un presunto desfalco por 229 mil pesos, pues los contratistas reportaron el uso de maquinarias, de las cuales no hay evidencia de que se hayan utilizado.

Esta inconsistencia se mantuvo en la auditoría del siguiente año (2023), en la que se observa un probable daño a la Hacienda pública de 169 mil 824 pesos por inconsistencias en conceptos no previstos para el armado de vía.

A decir de las auditorías públicas, la rehabilitación de la Línea Z del ferrocarril tenía como objetivo corregir la curvatura y la pendiente “a fin de aumentar la seguridad, mejorar la eficacia operativa y los tiempos de recorrido, e incrementar el volumen de toneladas netas transportadas anualmente y el ingreso operativo” para, a través de ella, activar los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca. ●

AUDITORÍA PÚBLICA

284
MDP

fue el monto del contrato para rehabilitar la vía, con un desfalco de 229 mil pesos.

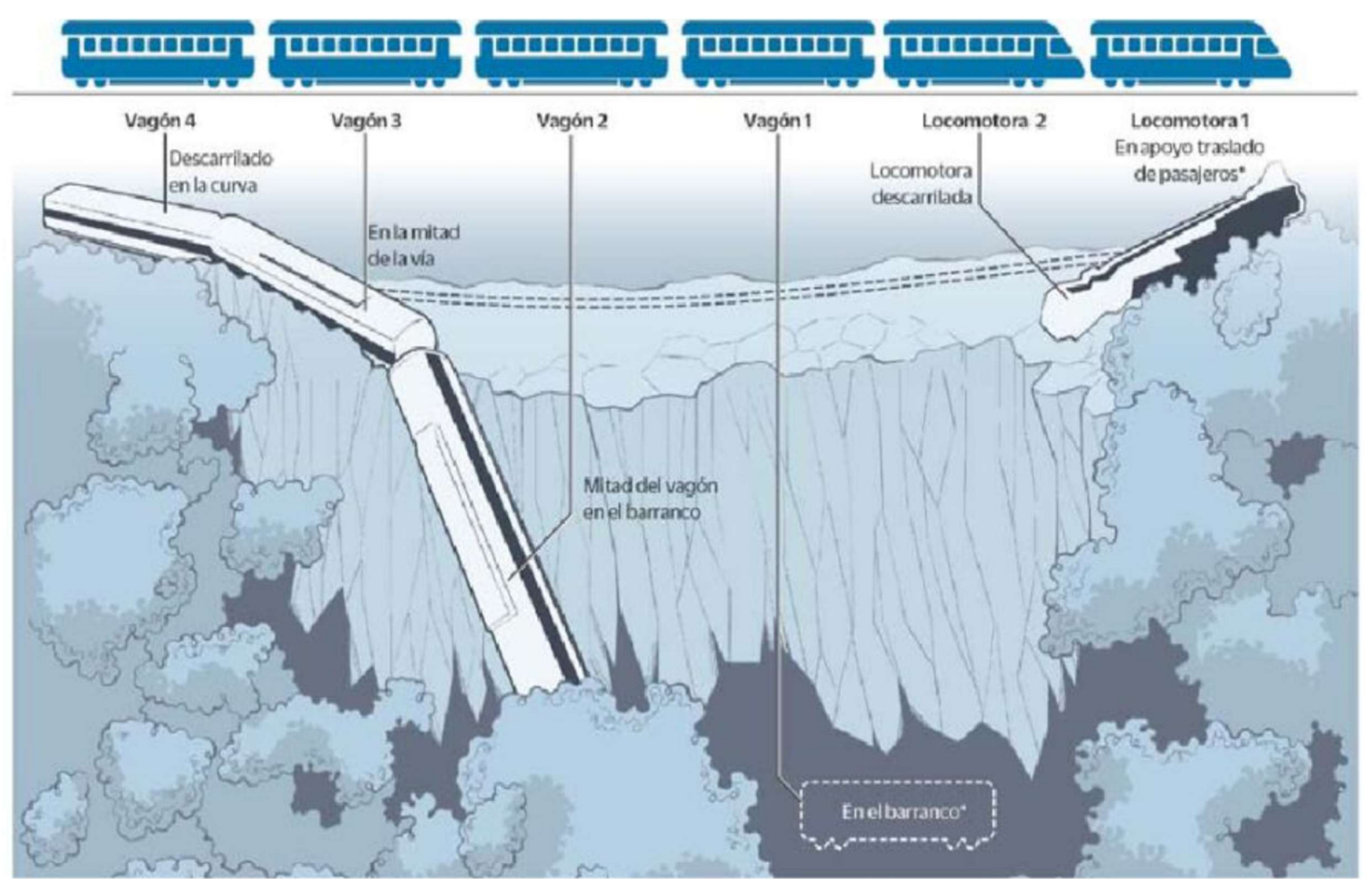
“La rehabilitación de la Línea Z del ferrocarril tenía como objetivo corregir la curvatura y la pendiente [a fin de aumentar la seguridad, mejorar la eficacia operativa y los tiempos de recorrido]”

4
EMPRESAS

constructoras recibieron un contrato del FIT para rehabilitar la vía de Mogoñé a La Mata, en segunda etapa.

Detalles del descarrilamiento

El tren se accidentó en una curva, una hora y 28 minutos después de haber salido de Salina Cruz, Oaxaca; tenía como destino Coatzacoalcos, Veracruz.



*Elementos no visibles en el diagrama. Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Marina.