



Tren federal en Sonora

FRENAZO PRESUPUESTAL

RALENTIZA MEGAOBRA DE LA 4T

ÍMURIS, Sonora.— En este pueblo ejidal ubicado a una hora de Estados Unidos, la reubicación de vías ferroviarias a cargo del Ejército está paralizada.

Mediante solicitudes de acceso a información pública se confirmó que la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) sólo asignó en marzo último 230 millones de pesos al proyecto que los sonorenses llaman "Tren fantasma", el cual consiste en una nueva ruta de 63 kilómetros para librar el casco urbano de la ciudad de Nogales, que se desvía de la original proveniente del puerto de Guaymas, para conectarla con el sistema ferroviario estadounidense.

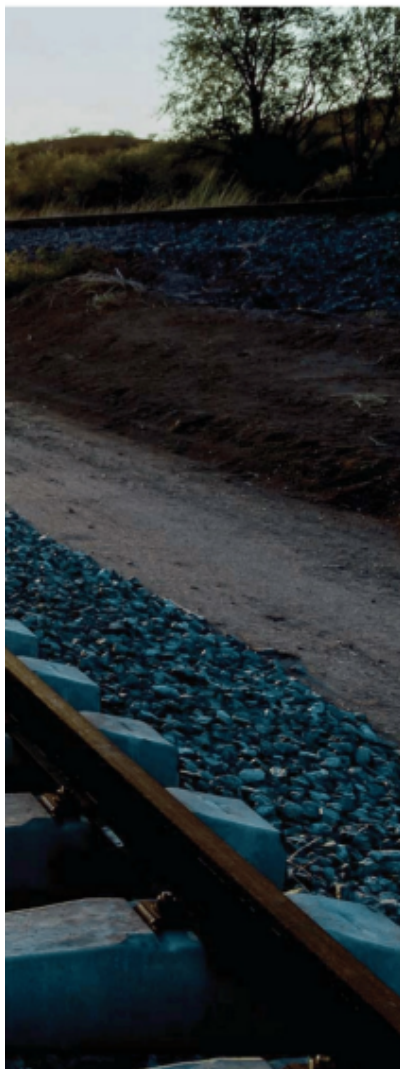
La falta de presupuesto multiplicó las tensiones entre autoridades, contratistas y habitantes afectados en Ímuris y Nogales a lo largo del primer semestre de 2025.

"No han cumplido nada de las mejoras que prometieron desde hace más de un año estas personas del gobierno. Creo que como soy el único que sigue hablando con la prensa esto me ha afectado y a mi familia", denuncia Carlos Kempton Torres, ejidatario cuya paciencia se agotó.

El señor tiene 15 meses esperando acciones de compensación en su parcela ubicada en un


INFRAESTRUCTURA

Obras detenidas del Tren Sonora



El recorte de gastos en el gobierno de la presidenta Claudia Sheinbaum ha frenado obras del megaproyecto ferroviario Ímuris-Nogales, impulsado en el sexenio de López Obrador. La Sedena no ha podido pagar a empresas locales en los trabajos correspondientes a Ímuris, afectando en cadena las remuneraciones de camioneros y piperos en el primer semestre de 2025. La obra lleva 60% de avance. Esta contrariedad se suma a los reclamos de habitantes afectados por los tendidos de vías y denuncias de ecologistas que aseguran se viola la legislación ambiental.

JESÚS IBARRA

FOTOGRAFÍAS: CARLOS LICÓN

en Nogales, previo a su accidentado ingreso al área urbana por un túnel inconcluso de 2.4 kilómetros que cimbró a un centenar de viviendas.

Dos reportes con fechas y datos tabulados proporcionados por la Dirección General de Ingenieros comprueban que enero, febrero, abril y mayo aparecen con cero pesos asignados para la obra.

La cantidad de 230 millones de pesos es 64.61% menor cuando se compara con los 650 millones asignados mediante el Fideicomiso Fapa Sedena 80778 en diciembre de 2024, el mismo monto asignado entre julio y noviembre previos. En junio último apenas le asignaron 250 millones de pesos.

Fue el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador quien encargó este proyecto al Ejército hace tres años, como parte de su campaña en 2018: "Sacar las vías del tren del centro de Nogales", promesa que ahora está en duda.

Con la presidenta Sheinbaum no se registró en las conferencias matutinas un pronunciamiento para dar mayor impulso a la obra heredada, hasta el 2 de julio, cuando se refirió a la terminación del libramiento.

Sólo mencionó el tren de pasajeros con la ruta Ciudad de México-Nogales, contemplado en su estrategia nacional ferroviaria.

camino vecinal (partida en dos por un terraplén donde pasará la vía) entre ellas, acceso garantizado al agua y un pago que no llega de la Secretaría de Gobierno de Sonora.

La reducción presupuestal en el sexenio de Claudia Sheinbaum es clara sobre esta obra tan promovida, ya que vendría acompañada del aumento en la conectividad hacia el mercado norteamericano y una mejora logística e industrial gracias al Plan Sonora.

Su trazo se inició en febrero de 2023, a un lado de la carretera federal 15 por el Puente Babasac, hasta llegar a la zona rural de Mascareñas,


INFRAESTRUCTURA

El 15 de julio último, durante una gira que realizó por Nogales, el gobernador reconoció que la obra estaba paralizada: "Hemos venido avanzado en la reubicación de vías ferroviarias, por cuestiones presupuestales se detuvo (sic), se bajó el ritmo.

"Ya se va a retomar a plenitud, así es que yo espero también que en el transcurso del año podamos concluir la reubicación de las vías del ferrocarril y dejar a la salida del túnel un espacio suficiente para construir ahí lo que será la estación de pasajeros del ferrocarril Ciudad de México-Nogales", después adelantó el mandatario sobre dos proyectos diferentes en el mismo lugar de donde se supone sería sacado el tren.

Sin embargo, la evidencia visual recabada, los testimonios, así como el acceso a contratos y facturas revelan que no será posible terminar en 2025.

Baile de cifras

El "Tren fantasma" —llamado así porque se ha desarrollado con un manto de opacidad sobre el trazado de nuevas vías ferroviarias y los permisos ambientales— representa una erogación de nueve mil millones 41 mil 491 pesos, 29.16% superior al presupuesto original (siete mil millones de pesos) que tanto la Defensa Nacional como el gobierno estatal anunciaron públicamente en 2023, cuando ante la presión de ejidatarios y ambientalistas aceptaron su ejecución.

David Ignacio Casanova Vázquez, mayor del Ejército, reveló el 8 de junio último para el periódico *El Imparcial*, en la única entrevista que ha otorgado en dos años, que apenas contaba con 600 trabajadores tras alcanzar un máximo de tres mil empleos generados.

El militar es el residente de obra que ha firmado los contratos y anunció además que la cantidad final de recursos públicos empleados sería de 17 mil millones de pesos, una vez concluida, lo que representa un incremento de 143% respecto al monto inicial.

Obra del puente núm. 12 sobre el río Cocóspera en la Reserva Natural Rancho el Aribabi



Proceso tuvo acceso a una conversación de WhatsApp fechada en abril último generada en un grupo de operadores de vehículos pesados, donde el señor Juan Villanueva da a conocer una respuesta de Casanova Vázquez: "Saludos, recibí pocos recursos ya les deposite (sic)".

"Al parecer ya se va a regularizar, conforme me vayan llegando recursos estaré depositando de forma proporcional", agregó el funcionario castrense.

Sus dichos suenan optimistas ante la austeridad que orilló a la Sedena a entrar en impago con empresas locales como Construplan en los trabajos correspondientes a Ímuris, afectando en cadena las remuneraciones correspondientes a choferes de camiones de volteo del Sindicato Autónomo de Trabajadores y Empleados de Sonora (SATES), así como a piperos.



Carolina Lara Moreno, representante del SATES, declinó opinar sobre estas dificultades; mientras que Construplan, por medio de Manuel Cruz García, ejecutivo para Desarrollo Organizacional, comunicó que la situación de impagos se agudizó en el primer trimestre de 2025.

Sobre el retiro gradual de maquinaria de la compañía, señaló que obedeció a varias situaciones: la conclusión del contrato original, presupuesto y el inicio de otro trabajo en Cananea.

Agregó que fueron recontratados para una parte más pequeña de la reubicación y las obras están en un "receso por la transición de un proyecto a otro".

El contrato otorgado a Construplan, que era para proveer maquinaria y ejecutar labores tanto de barrenación como de voladuras, concluía el 30 de septiembre de 2024 y tuvo un valor de 152.7 millones de pesos, según se constata en el convenio DG.INGRS/ITP/VIAS/38/Fideicomiso/2024.

Tampoco hay auditorías aplicadas por parte del Órgano Interno de Control del Ejército,

y la Auditoría Superior de la Federación no ha intervenido e incluso ni siquiera las ha programado.

En ambos casos se constató esta falta de fiscalización mediante solicitudes de información dirigidas a dichos sujetos obligados, así como a la nueva Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno, la cual no reportó procesos administrativos.

Al respecto, se envió un cuestionario de diez preguntas que Casanova Vázquez no atendió.

La Secretaría de la Defensa Nacional sólo respondió por transparencia en junio que los trabajos llevan un 77% de avance, lo cual contrasta con la realidad y dista con el 60% reportado por el mayor Casanova Vázquez ante el diario *El Imparcial*.

No fue concedida una petición de entrevista con Jorge Gallardo, funcionario de la Secretaría de Gobierno estatal, designado para labores de convenios con la población afectada e involucrado en la compra de propiedades y atención de afectados.

Elefante blanco

Durante un recorrido el 6 de junio último alrededor de la presa Comaquito, ubicada a 26 kilómetros al noreste de Ímuris, se constató la parálisis de los trabajos.

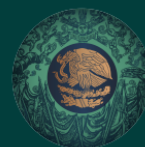
A diferencia de la primera visita en febrero último, ahora los tres campamentos de la empresa lucían sin personal, con maquinaria estacionada.

Las obras sobre columnas de ocho puentes están paralizadas, la escena de abandono es acentuada por el viento, un río Cocóspera seco y algunas vacas.

Ese paisaje natural biseccionado fue hasta 2023 el principal santuario natural en América del Norte para especies como las luciérnagas, osos y jaguares. Hoy sólo se asoma un elefante blanco de concreto.

El recorrido se extendió hasta una fracción del rancho El Aribabi; al fondo sobre montañas ubicadas en el kilómetro 140 de la carretera hacia Cananea se observaban nuevos tajos, mientras las copas de árboles endémicos eran mecidas por una brisa silenciosa.

En la edificación de los puentes (19 en total), que van del río Babasac hasta el entronque con la carretera Nogales-San Antonio, participa la empresa Grupo ITISA, la cual obtuvo un contrato de 709 millones de pesos por parte de Sedena en mayo de 2024, de los cuales le han pagado 689.5 millones.



Luis Alonso Pesqueira Tapia, empresario ferretero y ganadero local, comentó en entrevista que ITISA también salió de Ímuris por impagos.

El señor proveía a Construplan y agregó que esta empresa ya cubrió un adeudo grande que tenía con él.

"Se comunicó conmigo para avisarme que estaban de regreso en la obra, que fueron recontratados y que sólo se concentrarían en terminar un puente.

"Algunas personas comentan que la obra podría quedar incompleta, pero lo cierto es que a la fecha los trabajos han disminuido mucho, está casi paralizada y sólo ves gente trabajando en obras menores de coladeras aquí por Babasac", señaló.

En la zona sólo se advirtió la presencia de un obrero en lo alto del inconexo puente 12 frente al rancho El Aribabi, lugar donde había máquinas detenidas, materiales en el suelo y el señor Rafael, operador de pipas, quien se quejó por la falta de trabajo.

Proceso contactó a ITISA, pero no respondió a un correo electrónico con preguntas para este reportaje.

Están inconclusos los puentes elevados que se construye a lo largo del predio donde se ubican las ruinas del templo Misión Cocóspera.

José Manuel Meza, vigilante de estas ruinas protegidas por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, comentó que desde hace dos meses disminuyó la actividad ahí.

En Nogales la empresa Prodemex, que está a cargo del túnel y la lumbrera con un contrato de mil 977 millones de pesos, que concluía el 30 de septiembre de 2024, sí respondió:

"La cláusula decimonovena del contrato que tenemos suscrito con la Sedena nos obliga a guardar confidencialidad en relación con los trabajos correspondientes, por ser información reservada", afirmó Juan Huerta, su representante legal.

Prodemex ha recibido pagos por apenas 499.9 millones de pesos, como se constató al desclasificar las facturas de esta empresa mediante la Ley de Transparencia; sólo representa una cuarta parte del valor total de ese convenio

Las labores fueron detenidas desde el 27 de junio último, tras el retiro de maquinaria en la colonia Buenos Aires, pese a que faltaban 140 metros para conectar por completo el túnel, según Casanova Vázquez.

Afectados

Por tres generaciones la familia de Carlos Kempton Torres adquirió tierras para cultivar y producir ganado gracias al agua de arroyos aledaños que dependían del río Babasac; hoy esa continuidad está interrumpida.

"Destruyeron mi plan de vida, tengo dos hijos, una esposa, esta casita y aquel terreno con mis animales.

"Los constructores y el gobierno vinieron a partir mi propiedad. En una parte tengo luz y en la otra no tengo agua, además con el terraplén y el cerco que me acaban de poner tengo que gastar más en gasolina, porque ya no podemos cruzar a pie. Es una injusticia. Estoy encabronado".

Kempton Torres, fornido y de mirada noble, apacigua su coraje mientras mira los árboles de naranja que aún conserva en su patio, a un lado del terraplén.

"Hay acuerdos con las autoridades. Necesitamos de verdad que nos respondan porque esto va a cambiar para siempre. Es una lástima, no sabemos qué hacer", dice.

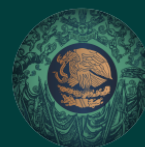
Proceso consultó un convenio fechado el 4 de abril de 2024, correspondiente a un ejidatario que pidió anonimato. El documento está signado por Gerardo Zepeda Moreno, director de Proyectos Especiales y Concertación Agraria de la Secretaría de Gobierno.

La autoridad se comprometió ante el particular a realizar mejoras en el terreno, instalar un pozo y cubrir una compensación de dos millones de pesos.

En Nogales Ana Grijalva Medina, ama de casa de 57 años, muestra a este reportero la sala de su casa, las rajaduras que hay en el techo, paredes y ventanas; también enseña las llamadas con Felipe Moreno, encargado local de la reubicación de vías.

Su vivienda, ubicada en la colonia Buenos Aires sobre un cerro a unos 800 metros de la entrada del túnel, es aledaña al muro con Estados Unidos.

"Han venido y los he pasado por todos lados, no se comprometen a nada, tampoco me han hecho propuesta por escrito, me tiran de a loca.



"Alegan que la estructura de mi casa está mal, yo les digo que me quieren ver la cara", explica.

Grijalva señala una visible grieta exterior a lo largo de la pared del segundo piso para meter la palma de su mano entera.

"La casa se empezó a dañar durante el último año con los trabajos del túnel, pero sobre todo desde octubre para acá, cuando empezaron las voladuras día y noche; nunca puedo grabar las explosiones porque dejaron de avisarnos.

"Mi casa tiene diez años, la hizo un albañil que me construyó otra y en este cerro, se encargó de reforzar todo desde obra negra. Me dicen que yo no puedo ser compensada porque supuestamente no estoy sobre la ruta por donde construyen", lamenta.

Ante la duda por el destino de su patrimonio, Ana sólo apuesta por insistir con la Sedena porque el ayuntamiento de Nogales se olvidó de ella.

"La gente de la colonia no ganamos nada con ese tren", concluye.

Maribel González Maravilla vive en una de las últimas dos casas que quedan en lo alto de la colina intervenida por la constructora, está en la entrada del Embarcadero, un barrio antiguo, enfrente de la salida del túnel, a 250 metros del único cruce ferroviario hacia Arizona.

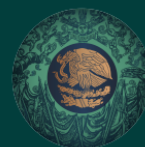
"Son unos desgraciados, es imposible confiar en lo que me digan los gobernantes. Como lo he dicho, no me voy a ir a menos que den compensación para comprar una casa del mismo tamaño", asegura González Maravilla, quien despacha desde su negocio de confecciones.

Tras varias visitas de funcionarios de la Secretaría de Gobierno, acuerdos verbales y lo que asegura es un convenio por escrito, dejaron de atenderla.

Es cuestión de tiempo para que ocurra un evento crítico con su vivienda luego de perder lo que era el patio. Hoy luce como una escena de guerra entre

Cauce del río Babasac en la Reserva Natural Rancho el Aribabi





escombros y varillas, con soldados abajo cuidando el patio de maniobras.

"Con lo que me ofrecen yo no puedo comprar una casa de interés social que a mí me convenga; con millón y medio o dos no compro nada", explica Maribel con desaliento.

El cruce de San Lázaro, en Santa Cruz, es un camino vecinal que conecta a Cananea con Nogales por una carretera sin asfalto.

Aquí aparecen los tramos más completos de la reubicación a lo largo de los últimos seis puentes construidos por Proyectos Civiles y Arquitectónicos, SA de CV, en alianza con HS Construcciones, conformadas por una red de socios señalados como factureros en Sonora por no entregar bienes y servicios cobrados al ayuntamiento de Empalme en 2020 y al Congreso de Sonora en 2021. La empresa obtuvo este contrato por 647.8 millones de pesos en un concurso cerrado de la Sedena en mayo de 2023.

En este pueblo de mil 800 habitantes está la mina El Pilar, de Southern Copper, con reservas por 36 mil toneladas métricas de cobre.

La filial de Grupo México, con sede en Phoenix, Arizona, trabaja con su aliada: Union Pacific, que controla los trenes de carga en el oeste estadounidense.

Southern Copper reportó en febrero último, ante la Comisión de Bolsa y Valores (Securities and Exchange Commission, en inglés), que su vía interior se conectará a la que viene desde la mina Buenavista del Cobre.

Dicha ruta se enlazará al trazo trunco a espaldas del Rancho Maravilla, a 18 kilómetros del poniente de Nogales, donde Casanova Vázquez reveló que hay una "segunda etapa": la aduana de 60 hectáreas, el patio de maniobras ferroviario y un tramo adicional de mil 500 metros.

Sin embargo, la División de Ingenieros respondió que "no se tiene contemplada una segunda etapa, ya que es un proyecto integral de la obra".