



La Auditoría señaló durante cinco años la impericia de la Marina en la construcción del Tren Interoceánico

La autoridad revisora del gasto público encontró desde 2019 una “deficiente planeación” del proyecto, errores aritméticos en el cálculo de los precios de materiales y falta de supervisión de la obra



ZEDRYK RAZIEL

México - 30 DIC 2025 - 22:30 CST

El descarrilamiento del Tren Interoceánico el fin de semana pasado, que dejó [al menos 13 muertos y decenas de heridos](#), es la primera gran tragedia humana en las obras de infraestructura impulsadas por el expresidente Andrés Manuel López Obrador. El exmandatario encomendó varios proyectos emblemáticos a las Fuerzas Armadas, [a las que consideraba grandes constructoras](#), diligentes en el trabajo y blindadas contra la corrupción, eficientes e intachables. Hoy, las incipientes críticas tras la tragedia se dirigen a la Secretaría de Marina, quien controla la compañía paraestatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), a cargo de la construcción y operación del tren accidentado. Las miradas también se ciernen sobre el almirante [Raymundo Morales](#), quien era director general del FIT el sexenio anterior y en esta Administración fue designado al frente de la Marina por la presidenta Claudia Sheinbaum.



A lo largo de cinco años, entre 2019 y 2023, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) —que revisa el ejercicio del dinero público— documentó los fallos de la Marina en la edificación de esta obra. Cinco informes señalan deficiencias fundamentales en el diseño del proyecto, errores aritméticos en el cálculo de precios de materiales y falta de supervisión de los trabajos. Algunos de los fallos documentados un año volvieron a repetirse en revisiones posteriores, lo que indica que la Marina no tomó medidas para remediarlos. Todo ello costó dinero público. Pero, más allá de la cuestión económica, los problemas detectados por la ASF apuntan a la inexperiencia de la autoridad y a la premura con la que se hicieron los trabajos. La presidenta Sheinbaum aseguró este martes que su Gobierno contratará a alguna [certificadora internacional que apruebe la reapertura del tramo siniestrado](#).

El accidente del domingo ocurrió a lo largo de la Línea Z del tren, una de las tres rutas que conforman el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que une el Pacífico con el Golfo de México. El expresidente López Obrador hizo una fuerte apuesta a este proyecto para posicionarlo como [alternativa al Canal de Panamá](#). Aunque es un medio eminentemente para el transporte de mercancías, también ofrece el servicio de traslado de pasajeros. La Línea Z, de 207 kilómetros de longitud, conecta a los puertos de Coatzacoalcos (Veracruz) y Salina Cruz (Oaxaca). En 2019, el primer año del sexenio de López Obrador, se puso en marcha el proyecto “Corrección, pendiente y conexión en la Línea Z”, que tuvo por objeto “aumentar la seguridad, mejorar la eficacia operativa y los tiempos de recorrido e incrementar el volumen de toneladas netas transportadas anualmente”, así como “dar accesibilidad y movilidad a los puertos” y “modernizar las vías del tren de carga que ya existen”.

Las obras preveían la colocación de nuevos rieles, fijaciones, durmientes, balasto, señales, aparatos de desvíos y “todos aquellos elementos que conforman la superestructura de la vía actual”. Uno de los tramos para cuya rehabilitación se destinaron recursos es el que va de los poblados de Mogoñé a La Mata, en Oaxaca. Ese tramo de 56 kilómetros requería una intervención debido a que transita por “pendientes y curvaturas muy elevadas [...] al ubicarse en una zona montañosa”, según el informe de la ASF correspondiente al año fiscal 2019; “igualmente, la alineación de la vía se ve afectada por las ondulaciones del terreno y los obstáculos naturales que se presentan en su trazo”. El siniestro del fin de semana [ocurrió cerca del municipio oaxaqueño de Nizanda](#), ubicado dentro del tramo supuestamente corregido por la Marina.

Para la rehabilitación, el FIT contrató a varios proveedores. No obstante, la Auditoría encontró fallos atribuibles a la instancia a cargo de la obra. Por ejemplo,



debido a una “deficiente planeación de los trabajos”, se tuvo que modificar el alcance de un contrato; asimismo, el “proyecto deficiente” obligó a que, cuando ya habían iniciado las obras, se efectuaran “diversas modificaciones y adecuaciones en las secciones topográficas proyectadas”; a esto se sumó que se tuvo que reprogramar el plazo de ejecución debido a un retraso en la entrega del material de fijación de las vías. Para justificar estos problemas, el FIT explicó, primero, que el tren era una obra pública de gran complejidad, “que demanda un largo periodo para la elaboración de los estudios y proyecto ejecutivo a detalle”; segundo —y esto apunta a la premura de la obra—, se escudó en “lo avanzado del ejercicio fiscal al momento de la disposición de recursos para su ejecución y al compromiso de ejecutar [un proyecto prioritario del Gobierno federal](#)”.

La ASF consideró que ninguna de esas explicaciones fue suficiente. “Antes del inicio de los trabajos, se requería contar con los estudios y proyectos y el programa de ejecución totalmente terminados”. En las auditorías de los años siguientes hubo otras irregularidades. Por ejemplo, se encontró que, por un “error de captura”, el FIT adquirió rieles por el precio de unos de otra densidad, más caros. Este problema fue persistente y se documentó en cuatro años consecutivos, de 2020 a 2023, lo que provocó una pérdida de 12,6 millones de pesos.

Los auditores detectaron asimismo pagos por bienes y servicios no entregados, caso de un conjunto de letreros normativos que nunca fueron colocados (los letreros que sí se colocaron fueron vandalizados o desmantelados, y no se repusieron y tampoco se presentó la denuncia correspondiente); también se pagó por los servicios de supervisores de obra que nunca se presentaron, o por maquinaria que no se recibió o no se utilizó —una locomotora, una lancha, un equipo multifuncional—; de igual modo, por “errores aritméticos”, se duplicó un tramo de 496 metros y se compraron rieles innecesarios. De manera reiterada, la Auditoría señaló que muchos de esos problemas obedecieron a la falta de una correcta supervisión de la obra por parte del FIT. Un cálculo con base en [los informes de la ASF elaborado por el diputado Héctor Saúl Téllez](#), vicecoordinador económico del PAN, señala que las pérdidas por la mala gestión del FIT y la Marina ascienden a 71,5 millones de pesos, unos 3,9 millones de dólares. Hoy, la tragedia ha sumado pérdidas humanas.

[La Auditoría señaló durante cinco años la impericia de la Marina en la construcción del Tren Interoceánico | EL PAÍS México](#)