



LINOTIPIA
PENILEY RAMÍREZ
 @peniley_ramirez

Varias auditorías al Tren Interoceánico señalaron mala supervisión, pagos en exceso y la sustitución de rieles por otros menos resistentes.

Interoceánico: los otros rieles

Algunas noticias son más bien confirmaciones. El siniestro del domingo pasado en el Tren Interoceánico parece ser una de ellas.

Tras el accidente en el que murieron 14 personas, varios medios informaron que la Auditoría Superior de la Federación (ASF) alertó durante años sobre fallas en la planeación y la construcción de esta obra. Analicé 14 auditorías y encontré detalles que amplían los hallazgos de mis colegas.

Estas auditorías tienen en común puntos esenciales para entender qué pasó con ese proyecto: determinan que hubo mala supervisión, mala planeación, pagos en exceso y la sustitución de rieles por otros menos resistentes.

Comencemos en 2019, con la primera auditoría realizada al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, pocos meses después de que el proyecto fue creado por decreto. Allí se explica que deben coordinarse muchas instituciones y que ello será un reto. La siguiente auditoría determinó que una parte clave era la “corrección de la curvatura y la pendiente y la conexión al puerto de Salina Cruz”. La ASF advirtió que faltaban controles que garantizaran la calidad del proyecto. Entre las recomendaciones, la ASF incluyó que se definiera cómo se comunicarían y coordinarían las 23 dependencias involucradas en la obra.

Al año siguiente, la ASF determinó los primeros daños patrimoniales. En casi todos los años, los montos parecen, en general, bajos para la gravedad de las conductas señaladas.

Una auditoría de 2020 encontró que se pagaron 418 mil pesos por “letreros normativos” que nunca se colocaron y por rieles que no correspondían al rango que, en el proyecto, se había determinado como necesario para esas vías.

En otro contrato, hallaron pagos fuera de rango por más de 4 millones de pesos. La auditoría atribuyó estos problemas a una “inadecuada supervisión y control de obra”. Un riel se pagó aunque era incompatible con su durmiente. Las autoridades dijeron que era solo un “error de captura”, pero no se ve que una revisión posterior haya determinado si el riel equivocado se colocó y, por ende, significara un riesgo.

Otra auditoría ese mismo año encontró un desorden en los controles de días trabajados, nóminas pagadas, horas extra y pagos sin comprobantes. En 2021, la ASF volvió a señalar “control y supervisión de la obra inadecuados”, lo que se reflejó en pagos en exceso por más de 8 millones de pesos. Las irregularidades consistieron en pagos por balastos y rieles incompatibles, durmientes no previstos y subbalastos no incluidos en el catálogo de la obra. Aquí, otra vez, no se observa que la ASF recomiende revisión exhaustiva de los pagos ni un análisis para determinar si estos cambios implican algún riesgo.

En 2022, la ASF halló otras irregularidades en los rieles. Los auditores encontraron que se habían pagado casi 170 mil pesos en exceso por el uso de dos excavadoras hidráulicas Kaiser S-2,

pero solo se había utilizado una. Además, se pagaron 1.5 millones de pesos de más por los rieles. En el proyecto se indicaba que se necesitaban 136 libras por yarda en un tramo de rieles, es decir, un riel pesado y robusto. Eso se diseñó y se pagó. Sin embargo, la ASF halló que en su lugar se colocaron rieles estándar de 115 libras por yarda, distintos de lo que se planeó como necesario para el proyecto. En este documento tampoco se observa que la ASF haya recomendado ningún seguimiento para determinar si los cambios de rieles afectarían la seguridad del tren.

Durante los años siguientes, las auditorías de 2022 y 2023 hallaron fallas en muros, pisos, juntas en las instalaciones navales; pagos duplicados o por trabajos no realizados; y casi 3 millones de pesos en daño patrimonial por más rieles de menor calibre que se colocaron en lugar de los planeados. La “causa raíz”, una y otra vez, fue “inadecuado control y supervisión de la obra”.

La auditoría más reciente que hallé del proyecto emitió su dictamen en febrero de 2025. Se establece que varios señalamientos de años anteriores “prevalecen”.

Ha pasado casi una semana desde el accidente. Además de investigar sus causas, el gobierno federal debería revisar toda la obra y las implicaciones para la seguridad de cada caso de mala supervisión, riel reemplazado por uno más pequeño, grieta no arreglada o parte de la obra que, por negligencia o complicidad, no se supervisó debidamente.