

Al menos seis empresas de ese estado de EU figuran en distintos eslabones, tanto como proveedores, remitentes de cargamentos o clientes de servicios, de acuerdo con una investigación de la FGR contenida en 15 mil fojas

Crimen organizado

El sistema energético de Texas, en la trama de *huachicol* fiscal

Reportaje

VÍCTOR HUGO MICHEL
CIUDAD DE MÉXICO

La red de *huachicol* fiscal que, de acuerdo con la Fiscalía General de la República (FGR), introdujo a México más de 144 millones de litros de combustible por la aduana de Matamoros no comenzaba en territorio mexicano.

Del otro lado de la frontera, en el sistema energético de Texas, una constelación de empresas estadounidenses fungió de posibles socios en una de las operaciones de contrabando más grandes de la historia del país. Aparecen en distintas partes de la cadena comercializadoras de hidrocarburos, terminales de almacenamiento y compañías vinculadas con el transporte ferroviario.

En esencia, se trata de seis empresas —Brownsville GTR, Atlas Oil, Gulf Coast Fuel Resources, Ballast Partners, Bluewing One y Commercial Beverage Concepts— que figuran en distintos eslabones de ese entramado como proveedores de mercancías, remitentes de cargamentos o clientes de los servicios para moverlos hacia territorio mexicano.

Los datos forman parte de la carpeta de investigación FED/FEMDO/FEIDMH DARV-TAMP/0000715/2025, abierta por la FGR —de la que MILENIO obtuvo una copia— y en la que se experimentó con el modelo Astra de OpenAI para explorar el universo de datos, contenidos en 15 mil fojas.

En el cruce de información, la inteligencia artificial encontró documentación que remite a estas empresas y ayudó a reconstruir sus conexiones mediante facturas, pedimentos y guías ferroviarias incorporados al expediente. Del ejercicio se desprendieron una serie de irregularidades que apuntan a dos opciones: estas compañías texanas fueron cómplices o fueron engañadas por la red mexicana de *huachicol* fiscal.

Todas tienen en común algo: se manipularon sus facturas. Un carro facturado como “cloruro de calcio” de Brownsville GTR aparece en los registros del ferrocarril como diésel remitido por Ballast Partners. Otro, incluido en una factura de Commercial

Beverage Concepts, figura como un cargamento de destilados de petróleo enviado por Bluewing One, cuyo transporte de nafta fue facturado a Atlas Oil.

Los mismos números de carro permiten conectar a las empresas estadounidenses con los cargamentos investigados y seguir la cadena comercial antes de su paso por la aduana mexicana.

Servicios Aduanales JR, una de las empresas que la FGR ubica en la red de contrabando ligada al exgobernador de Baja California Ernesto Ruffo Appel, es el punto de encuentro de las compañías texanas en los documentos. A nombre de esa importadora mexicana aparecen facturas de Gulf Coast Fuel Resources, Brownsville GTR y Commercial Beverage Concepts que describen cargamentos de “cloruro de calcio”, el eufemismo detrás del que se ocultaban los embarques ilegales de combustible.

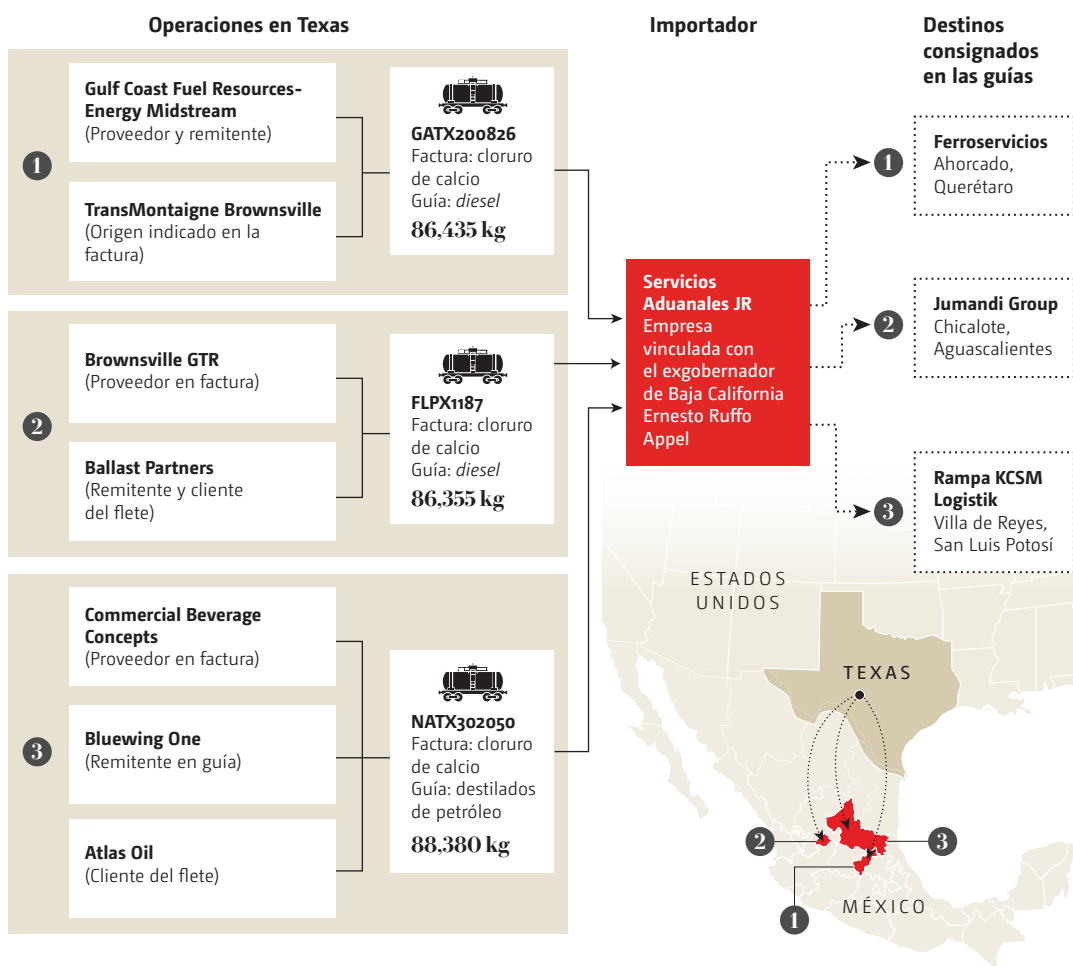
Los números de los ferrotanques posibilitan seguir esas mismas mercancías en los registros ferroviarios, donde sí figuran como hidrocarburos. Pero una de las facturas de Gulf Coast contiene ambas descripciones: menciona *diesel* de ultra bajo azufre en el encabezado y cloruro de calcio en cada renglón del producto, es decir, es posible que haya sido alterada desde la propia empresa, al igual que otras facturas contenidas en el expediente.

Los cruces también revelan cómo se enlazaban los distintos participantes. El carro FLPX1187, incluido en una factura de Brownsville GTR, aparece en una guía como un cargamento de *diesel* con Ballast Partners como remitente y Servicios Aduanales JR como consignatario. En otro movimiento, el NATX302050 conecta a Commercial Beverage Concepts, que figura en la factura comercial, con Bluewing One, identificada como remitente de destilados de petróleo, y con Atlas Oil, a cuyo nombre se facturó transporte de nafta.

La documentación también apunta hacia las instalaciones desde las que se preparaban los cargamentos. Una factura del 20 de junio de 2025, de Gulf Coast Fuel Resources, identifica como origen la terminal de combustibles de TransMontaigne Brownsville. En el encabezado menciona *diesel* de ultra bajo azufre. La alteración se repite en los renglones de mercancía,

Las conexiones

Tres cargamentos reportados como cloruro de calcio vinculan a proveedores, remitentes y clientes del ferrocarril en ambos lados de la frontera



• FUENTE: FGR • INFORMACIÓN: Víctor Hugo Michel • GRÁFICO: Alfredo San Juan

La importación ilegal de cloruro de calcio pasó de 53 toneladas en promedio al mes en 2024, a 43.7 mil a inicios de 2025

en los que se describe de nueva cuenta como “solución de cloruro de calcio”.

Uno de los carros incluidos, el GATX200826, aparece en una guía ferroviaria con 86 mil 435 kilogramos de *diesel*, Gulf Coast como remitente y Servicios Aduanales JR como consignatario.

Enero de 2025 fue el mes clave en el entramado de importaciones ilegales. Es a partir de entonces cuando el ingreso de “cloruro de calcio” a México comienza

a dispararse, según registros de la Secretaría de Economía.

De un promedio mensual de apenas 53 toneladas en 2024, las importaciones desde Estados Unidos declaradas como “cloruro de calcio” saltaron a unas 43 mil 700 toneladas en enero de 2025: cerca de 819 veces más. En un solo mes se declaró el equivalente a 68 años de importaciones, sin que esto prendiera alarmas en instancias aduanales o federales.

Aún más llamativo: 99.95 por ciento de estas importaciones anómalas se concentró entre enero y julio. El máximo llegó en junio y en agosto se desplomó a 40 mil 400 kilos, una caída mensual de 99.94 por ciento. Coincidentemente, ese desplome ocurrió después de los aseguramientos ferroviarios de julio en Coahuila y Matamoros. Justo después de que la autoridad descubrió el mecanismo de evasión.

La escala del archivo con el

que la FGR investiga uno de los casos más grandes de *huachicol* fiscal en la historia del país permite dimensionar el trabajo y la utilidad de herramientas de IA para peinar expedientes voluminosos. En lo periodístico, leer 15 mil páginas a un ritmo hipotético de un minuto por página supondría 250 horas, más de 31 jornadas de ocho horas, antes de organizar los datos y reconstruir sus relaciones.

Para reducir el riesgo de *alucinaciones* —datos o conexiones inventados por el sistema—, los hallazgos principales se cotejaron con las imágenes de los documentos digitalizados, se compararon matrículas, pesos y fechas y se conservaron las referencias de tomo y página para volver a cada hallazgo.

Lea el reportaje completo en:
www.milenio.com