

Fecha 28.05.2013	Sección Nacional	Página 8-9
----------------------------	----------------------------	----------------------

SE CALCULA QUE ACTUALMENTE 96% DE LOS PASAJEROS SE TRANSPORTA POR CARRETERA

La vía del cambio

El reto de los futuros trenes de pasajeros es lograr que la población cambie sus hábitos para transportarse

**POR JOSÉ DE JESÚS GUADARRAMA
Y HECTOR FIGUEROA ALCANTARA**

nacional@gimn.com.mx

El proyecto del actual gobierno de impulsar tres líneas de ferrocarril constituye, además de un tema de infraestructura, un reto para cambiar los hábitos de transporte, ya que en México 96% de los pasajeros utiliza la carretera para sus traslados.

Estimaciones del Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM) calculan que la inversión global para poner en funcionamiento las líneas de tren de pasajeros de la Ciudad de México a Querétaro y a Toluca, además del Tren Transpeninsular en el sureste, es de 90 mil millones de pesos.

De acuerdo con el CICM, el ferrocarril de pasajeros ayuda a reducir la dependencia del automóvil y de otros tipos de transporte carretero; las ciudades construyen o desarrollan nuevas áreas de conexión entre sí y la creación de los proyectos ferroviarios crea empleos calificados.

Además, el impulso de este medio de transporte hará factible que la Ciudad de México tenga menos presión urbana, pues muchas personas podrían optar por mudarse a ciudades cercanas como Toluca y Querétaro. También se promueve el turismo.

Para tener el flujo de inversión requerido en las líneas férreas para el transporte de pasajeros se requiere de la participación pública y privada y de un esquema tarifario para los usuarios que haga viable el negocio para las empresas concesionarias.

Aunado a ello, la prospectiva de ubicación de las estaciones de los tres proyectos de trenes de pasajeros debe garantizar el flujo de las personas y la conectividad con otros medios de transporte.

Otro de los temas relevantes es la oportunidad de que el tren de pasajeros pueda compartir infraestructura con los ferrocarriles de carga. Empresas como Kansas City Southern México y Ferromex han señalado las compli-

caciones que implicaría que sobre una misma vía pudiera correr un ferrocarril de mediana velocidad -hasta 180 kilómetros por hora- y enfrentar los problemas de convivir con un tren de carga que viaja a entre 30 y 40 kilómetros por hora.

En el caso de la línea del tren de pasajeros de la Ciudad de México a Querétaro, Jorge de la Madrid Virgen comentó que es factible utilizar la línea férrea que existe para transporte de carga, la cual está concesionada para transporte de carga a Kansas City Southern México

(KCSM).

Empero, Pablo Suárez, director general de Transporte Ferroviario Multimodal de la **SCF**, aclaró que se ha determinado que el único proyecto en el que se pretende que habrá una convivencia entre los servicios de pasajeros y carga es la vía transpeninsular, debido a que el servicio matutino y diurno es esencialmente de turismo y de transporte de habitantes de las localidades por donde pasará el ferrocarril, mientras que por la noche se aprovechará la vía para transportar carga.

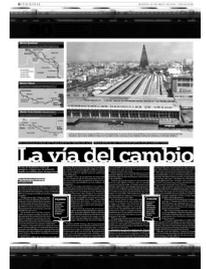
Explicó que esa vía está manejada por el tren Chiapas-Mayab, por lo que el o los ganadores deberán pagar un derecho de paso a los actuales concesionarios.

Aclaró que tal alternativa se ha descartado para las vías México-Toluca, que no cuentan con un servicio de carga, y tampoco para la ruta México-Querétaro, que aunque tiene uno de los servicios de carga para exportación más importantes, por cuestiones de seguridad no es posible la convivencia entre un ferrocarril de alta velocidad, de entre 150 y 200 kilómetros por hora, con un servicio de carga que corre entre 30 y 40 kilómetros por hora.

De hecho, hasta el momento hay varios bosquejos de lo que podría ser el trazo y el número de estaciones de las diferentes rutas, como es el caso de Mérida a Punta Venados. Se prevé que corra a una velocidad de 120 a 130 kilómetros por hora y se analiza la factibilidad de que de las 00:00 a las 5:00 horas la ruta pueda destinarse para el transporte de carga.

El trazo más reciente proporcionado por la **SCF** indica cinco estaciones: Punta Venado, Cobá, Valladolid, Izamal y México, aunque se contempla la posibilidad de que aumentará hasta ocho paradas, incluyendo Tukás, Cacalchén y Tixkokob.

Respecto al tren de pasajeros de Toluca, Continúa en siguiente hoja



para ubicar la terminal de llegada a la Ciudad de México se cuenta con tres opciones: el Toreo de Cuatro Caminos, la zona de Observatorio y Buenavista, dijo el secretario de Comunicaciones del Estado de México, Apolinar Mena, quien señaló que “falta definir el trazo final por el que correrá este nuevo proyecto de transporte masivo”.

El mapa más reciente proporcionado por la autoridad indica que la terminal estaría en la estación del Metro Observatorio y luego Santa Fe, Lerma, Metepec, Terminal de Autobuses y hasta Zinacantepec. Aunque entre expertos de la **SCI** reconocen que se ha considerado un trazo hacia el Aeropuerto de Toluca.

Por lo que respecta al tren de la Ciudad de México a Querétaro se analiza tener como terminal a Huehuetoca, en el Estado de México, o bien Buenavista. El mapa que se maneja actualmente indica que se tendrían cuatro estaciones, de Huehuetoca, parando en Tula, en San Juan del Río y hasta Querétaro.

El titular de la Secretaría de **Comunicaciones y Transportes (SCI)**, **Gerardo Ruiz Esparza**, ha estimado que se necesitarán entre 80 mil y 90 mil millones de pesos para construir las tres rutas de transporte ferroviario.

En el Tren Transpeninsular, que recorrerá de Mérida, Yucatán, hasta Punta Venado, Quintana Roo, se estima que se gastarán entre 12 mil 500 a 15 mil millones de pesos.

Será entre septiembre y octubre del 2013 cuando la **SCI** publique la convocatoria de licitación para la construcción del Tren Transpeninsular, anunció el funcionario federal durante una gira del presidente Enrique Peña Nieto en diciembre de 2012 por el estado de Yucatán.

Además, en la vía México-Toluca se calcula que se invertirían alrededor de 32 mil 500 millones de pesos y 40 mil millones de pesos para el proyecto México-Querétaro.

FUNCIÓN

El proyecto plantea utilizar vías para pasajeros de día y para carga durante las noches.

90 MIL MILLONES DE PESOS calcula el Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM) que se requiere invertir para construir las tres rutas de ferrocarril.

ASPECTOS A CONSIDERAR

La creación del nuevo sistema traerá consigo cambios en la manera de concebir la transportación.

- El nuevo medio de transporte debe ir vinculado con la creación de otros medios para conectar al ferrocarril con otros sistemas y dar servicio en las localidades.

- La creación de nuevos medios para trasladar a la gente por estas nuevas rutas generará más empleos.

- Se prevén cambios en

materia de vivienda, pues con la nueva conexión entre las ciudades, algunas personas optarían por residir en el Estado de México o Querétaro, en vez de la Ciudad de México.

ESQUEMA

Con la nueva conexión entre ciudades hay oportunidad de generar empleos.

Fecha 28.05.2013	Sección Nacional	Página 8-9
----------------------------	----------------------------	----------------------

Falta definir el trazo final por el que correrá este nuevo proyecto de transporte masivo.”

APOLINAR MENA,
SECRETARIO DE COMUNICACIONES
DEL ESTADO DE MÉXICO

HAY INTERÉS EN EL RAMO
Se prevé que todo el sector dedicado al transporte ferroviario se quiera involucrar en el proyecto.

- En abril, el gobierno concluirá los primeros estudios y tras los resultados las empresas que liciten deberán establecer sus estrategias para cumplir con los requisitos.
- El transporte ferroviario de pasajeros y de carga resulta más económico, más seguro y de mayor comodidad para los usuarios que el transporte por carretera.
- Las redes de ferrocarril de carga están controladas por dos consorcios enfocados en el negocio de la carga: Grupo México y Kansas City Southern de México (KCSM).

4 ESTACIONES se plantea que tenga la ruta México-Querétaro: Huehuetoca, parando en Tula, en San Juan del Río y hasta Querétaro.

LA CARTA FUERTE ES DEL SURESTE
La gran apuesta del gobierno federal es el proyecto del Tren Transpeninsular (en el sureste).

- Irá de Mérida a Chichén Itzá y de ahí al Caribe, a la Riviera, al Puerto Punta Venado, convirtiéndola en la que será la mejor ruta por su rentabilidad económica y social.
- Será un tren moderno, de última generación, con tecnología diesel y que circulará a velocidades entre 160 y 180 kilómetros por hora.
- Sus 278 kilómetros serán recorridos de Mérida a Punta Venado en alrededor de 2:35 horas, y en 4:30 horas para el servicio de carga, además de que el proyecto permitirá visitar sitios considerados patrimonio arqueológico.

Fecha 28.05.2013	Sección Nacional	Página 8-9
----------------------------	----------------------------	----------------------

OPCIONES DE LLEGADA AL DF

- Para la vía DF-Toluca se plantean tres opciones de llegada a la Ciudad de México:

- El Toreo de Cuatro Caminos, la zona de Observatorio y Buenavista.
- Por lo que respecta al tren de la Ciudad de

México a Querétaro, se analiza tener como terminal a Huehuetoca, en el Estado de México, o bien Buenavista, una zona cercana al Centro Histórico capitalino.

LOS INTENTOS MÁS RECIENTES

- La idea de reactivar los trenes de pasajeros ha tenido reveses en los últimos años.

- El ferrocarril Celaya-León fue un proyecto detenido en 2008 y en 2010.
- El proyecto del Tren Rápido Interurbano de Guanajuato (TRIG) trata de

ser reactivado actualmente por el gobernador Miguel Márquez bajo el nombre de Tren Expreso de Guanajuato (TEG). Requiere una inversión de 18 mil millones de pesos.

- En 2008 la Constructora y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) arrancó el Tren Suburbano de Buenavista a Cuautitlán y actualmente se busca ampliar la red hacia Huehuetoca, Edomex.





Foto: Archivo/Excélsior

La Estación Buenavista (imagen de 1987, tras una remodelación) es un icono de la Ciudad de México. Hoy en día ahí se encuentra la estación del Tren Suburbano, que conecta al Distrito Federal con Cuautitlán Izcalli y se busca que sea ampliada la red hacia Huehuetoca, en el Estado de México.