OPINIÓN

Trains-Formación

Por Uziel Medina Mejorada · 27 de septiembre de 2023 · 7 min de lectura



Si hay un icono del desarrollo y la Revolución Industrial, ese es el tren. Lo que comenzó con carros tirados por caballos y cables, se convirtió en toda una revolución tecnológica a partir del invento de la locomotora, particularmente la Rocket de George Stephenson, misma que logró superar los obstáculos con los que se había encontrado algunos años atrás la locomotora de Trevithick. Pronto, el tren pasaría a transformar la industria del transporte, transitando por el vapor, el diésel, la electricidad y hasta la levitación magnética como fuentes de energía para arrastrar enormes volúmenes de carga y pasajeros por tierra.

En México, la historia del ferrocarril se remonta a la gestión de Anastasio Bustamante, el primero en otorgar concesiones ferroviarias en 1837, pero no fue sino hasta el periodo comprendido entre 1850 y 1872 que se estableció formalmente la primera ruta de tren a través del Ferrocarril Mexicano en el estado de Veracruz.

Fue durante el Porfiriato que el ferrocarril alcanzó su mayor expansión y encaminó su esplendor, trazándose cerca de 20 mil kilómetros de vías férreas, conectando la ciudad capital con las fronteras de la república, facilitando el intercambio comercial y el desarrollo económico. Tan solo en 1880, el volumen de mercancías rondaba las 263 mil toneladas, mientras que para 1910 superaba los 14 millones. Para entonces, en 1903, se funda N de M y para 1908, con la fusión de Ferrocarril Central y Ferrocarril Nacional, nació Ferrocarriles Nacionales de México.

Culminada la Revolución Mexicana y ya en plena fase de desarrollo posterior a la guerra, el gobierno de Lázaro Cárdenas procedió con la nacionalización de la infraestructura ferroviaria que en otro tiempo estuvo concesionada a capitales extranjeros, entregando el control de la empresa a la administración obrera en 1938. Ya para 1987, FNM

dividió su sistema en Centro, Sur, Pacífico Norte, Sureste y Noreste, bajo la tutela de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En 1994, bajo el mandato de Carlos Salinas de Gortari, el ferrocarril, como bien público, comenzó a desmantelarse, entregando las redes Noreste y Centro a TFN, hoy CPKC, para que, posteriormente, de 1995 a 1999, Ernesto Zedillo terminara por privatizar Ferromex, Ferrosur, Ferrovalle y Chiapas Mayab (esta última, rescatada en 2016 por la SCT y por cuyo trazo hoy corren los tramos 2,3 y 4 del Tren Maya). Desde entonces, la historia ferroviaria de México no había tenido nuevos capítulos de relevancia nacional, más allá de la construcción de trenes metro y conmutadores como el Tren Suburbano, las ampliaciones de la red Metrorrey de dos a seis líneas, la red SITEUR de una a cuatro líneas, la red del STC Metro de diez a doce líneas, los inicios de las obras del Tren México-Toluca y el intento fallido del Tren México-Querétaro. Además de esto, han sobrevivido los trenes turísticos Chepe y Tequila Express.

Con la llegada de la Cuarta Transformación ha venido también un renacimiento del ferrocarril en México, desde un enfoque integrador que permitirá detonar la economía de regiones históricamente marginadas como lo ha sido el Sur-sureste del país, además de concebir la utilización compartida de la infraestructura ferroviaria para el tránsito de pasajeros como de mercancías, lo que propiciará la creación de nuevos polos de desarrollo a partir de una nueva red de ferrocarriles de propiedad pública mediante el uso de vías convencionales.

Comencemos por el *Tren Interurbano México-Toluca*. Bautizado como “El Insurgente”, este tren de cercanías, luego de casi una década de iniciada su construcción, misma que quedó manchada por la corrupción neoliberal, ha inaugurado ya su primera etapa (suburbana mexiquense), corriendo de Zinacantepec a Lerma, y terminará por conectar el Valle de Toluca con la Ciudad de México llegando a la estación Observatorio. Este tren cuenta con 30 convoyes de tipo CIVIA, construidos por CAF, los cuales tienen capacidad para transportar 711 pasajeros a una velocidad comercial de 90 km/h a través de 57.87 Km con viajes suburbanos (dentro de la localidad) e interurbanos (de una entidad federativa a otra) entre 7 estaciones (Zinacantepec, Toluca Centro, Metepec, Lerma, Santa Fe, Vasco de Quiroga y Observatorio), y para transportarse por esta red será posible utilizar la Tarjeta de Movilidad Integrada de la Ciudad de México.

Tren Maya. Con 1,554 Km de recorrido a través de siete tramos, el Tren Maya conecta los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán. Esta magna obra, objeto de oposición politiquera, promete detonar el desarrollo regional, proveyendo una infraestructura de transporte mixto para pasajeros y carga, teniendo la primera modalidad como insignia, usando tres categorías del modelo X'Trapolis Tsíimin K’áak, fabricados por Alstom-Bombardier. Los 42 trenes están equipados con locomotoras de tracción diésel-eléctricas, 32 de ellos de tracción dual (pueden funcionar bajo tendido eléctrico); distribuidos en trenes largos, para 250 a 450 pasajeros en servicio regular (14) y larga distancia (3), y trenes cortos, para 200 a 230 pasajeros en servicio regular (17) y turístico (8). Los tres modelos de viaje son: Xiinbal, tren estándar de servicio regular; Janal, tren restaurante; y P’atal, tren de larga distancia equipado con camarotes. Estas versiones de X´Trapolis cuentan con componentes Flexx Eco de Bombardier, los cuales permitirán escalar la velocidad de 120 a 160 Km/h.

El *Ferrocarril Interoceánico*, al igual que el Tren Maya, será una ruta ferroviaria convencional por donde circulen ferrocarriles de carga y de pasajeros a través de las líneas Z, de Coatzacoalcos a Salina Cruz; FA, de Coatzacoalcos a Palenque; y K, de Ixtepec a Ciudad Hidalgo. Respecto al transporte de carga, este será remolcado mediante potentes locomotoras diésel-eléctricas EMD SD70M que anteriormente pertenecieron a Union Pacific. Estas locomotoras de corriente directa generan hasta 4000hp, logrando así unas 163 mil libras de tracción al arranque y 113 mil libras continuas, listas para transportar mercancías entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. El impulso económico de esta ruta interoceánica de 304 Km que conectará el Pacífico y el Golfo de México, también viene a impulsar el progreso a través de diez polos industriales en Asunción Ixtaltepec, Ciudad Ixtepec, Coatzacoalcos, Matías Romero, Salina Cruz, San Blas Atempa, San Juan Evangelista, Santa María Mixtequila y Texistepec. Respecto al ferrocarril de pasajeros, se establecen dos líneas para baja y media demanda por las que transitarán tres trenes HST clase 43, que formaron parte del Intercity 125 en Inglaterra y un tren Stampede Pass

compuesto por un carro domo y cuatro carros Amfleet que fueran propiedad de Railexco, también propulsados por el poder de la SD70M. Además, se adhieren a esta ruta ferroviaria los tren-tram Stadler Citylink que anteriormente estaban asignados al tren turístico de Cholula.

La nueva era ferroviaria de México es el inicio de un nuevo momento de desarrollo nacional, incorporando el sur de México al impulso económico que en otro tiempo estuvo reservado para el norte y el centro. Además, volver a apostar por el ferrocarril demuestra el compromiso con el desarrollo sustentable, ponderando la transportación masiva de los trenes por encima del tráfico de camiones. Esto significa mejores opciones para las empresas que buscan distribuir sus mercancías y la población se beneficia con transportes eficientes, de calidad y asequibles, para poderse desplazar a largas distancias.

Datos de California Air Resources Board arrojan que tan solo un tren de 130 contenedores dobles de 19 toneladas impulsados por cuatro locomotoras equivale en volumen de carga a 260 camiones y, hasta el año 2020, cada camión emite un total de 809 libras de NOx en comunidades de 20-300 millas, contra 649 libras de NOx emitidas por una locomotora en la misma distancia. Esto es, que el tren en cuestión emite un total 2,596 libras de NOx en un viaje de hasta 300 millas, mientras que, para transportar la misma carga en camiones se emiten 210,340 libras de NOx. Por lo tanto, que el Estado vuelva al ferrocarril es muestra del compromiso con el desarrollo económico responsable y justo, procurando que, la incorporación de comunidades históricamente marginadas a la economía nacional, se manifieste con los menores impactos posibles en el medio ambiente.

La transformación del país avanza sobre rieles. El renacer del ferrocarril en México es un símbolo de revolución y esperanza.

Publicado en Punto de Referencia. Dirección original: https://puntodereferencia.mx/opinion/trains-formacion
Descargado el 21 de noviembre de 2026.