



# EL TIEMPO REGRESA ENTRE LAS VÍAS DEL TREN

La realización de tres proyectos prioritarios de infraestructura del presidente Andrés Manuel López Obrador: el Tren Maya, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Tren Interurbano México-Toluca “El Insurgente” fueron factores clave para proponer y lograr las reformas al artículo 28 de la Constitución (29 de octubre de 2024), que reconocen a los ferrocarriles como área prioritaria, y otorgan al Estado mexicano la facultad de establecer y operar trenes de pasajeros en las vías férreas del país: “...La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para el transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; (...) El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías férreas para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.”<sup>1</sup>

En el inicio de su mandato, la presidenta Claudia Sheinbaum se compromete a continuar con la recuperación de los trenes de pasajeros. Al respecto, se tiene en proyecto poco más de tres mil kilómetros de vías férreas que volverán a conectar a numerosas comunidades y poblaciones que ya tenían ese servicio en épocas anteriores.

Por su parte, el secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Maestro en Ingeniería Jesús

Antonio Esteva, reconoce que la reactivación de los trenes de pasajeros consolida el sentido social que siempre ha enarbolado el gobierno de la cuarta transformación en sus obras: disminuir desigualdades, mejorar la vida de quienes menos tienen, y engrandecer y hacer realidad sus derechos. El Ing. Esteva ha dado a conocer en diversos foros los nuevos proyectos ferroviarios y sus características generales:

### AIFA-PACHUCA

El objetivo principal de este tren es conectar a 1.2 millones de personas que viajan todos los días de las ciudades y municipios más importantes del estado de Hidalgo a la zona metropolitana de la Ciudad de México y viceversa. La distancia por recorrer entre el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y la ciudad de Pachuca es de 64 km de los cuales 14 km se deberán realizar en estructuras elevadas. La doble vía electrificada se construirá sobre el derecho de vía ya existente; esta obra generará alrededor de 40 mil empleos. 2

La flota de trenes eléctricos que se emplearán en esta vía alcanzará una velocidad de 120 km por hora, y tendrán una capacidad de más de 700 pasajeros. El tiempo de traslado se reducirá de 40 minutos a solo veinte.

Los municipios por los que pasará el trazo de las vías de este tren son: Zumpango, Tecámac, Nextlalpan,

Temascalapa, Tizayuca, Zapotlán, Zempoala, Villa de Tezontepec, Xaltocan, Pachuca de Soto y Mineral de Reforma. Es importante mencionar las conexiones intermodales que tendrá este tren, la primera cuando arribe a la ciudad de Pachuca se conectará con el Tuzobús; al llegar al AIFA lo hará con el tren suburbano en Cuautitlán; este mismo tren llegará a la terminal de Buenavista en la Ciudad de México para conectar a su vez con la Línea B del Metro; y con las líneas 1, 3 y 4 del Metrobús.

### **MÉXICO-QUERÉTARO**

El tren México-Querétaro será esencial para la consolidación de la red ferroviaria de pasajeros, y en especial para los más de 30 mil personas que viajan a diario entre éstas dos importantes urbes. Aprovecharán sin duda el ahorro de tiempo que es del 40% haciendo el recorrido en una hora 40 minutos. Esta línea tendrá una flota de trenes que alcanzará una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora, y dispondrá de una capacidad para 450 pasajeros.

En esta obra se crearán 490 mil empleos, 165 mil directos, y 325 mil indirectos. En su trayecto de 240 km de longitud el tren se irá conectando con los estados de México, Hidalgo y Querétaro. Aprovechando el derecho de vía que se tiene, esta línea tendrá dos vías exclusivas para el tren de pasajeros.

Para este tren se contemplan las estaciones de Buenavista, San Juan del Río y Querétaro, junto con algunas otras de poblaciones intermedias. De Querétaro tomará un ramal para continuar hacia Nuevo Laredo, y otro hacia Guadalajara y Nogales.

Con el tren México-Querétaro 22 municipios serán beneficiados directamente: Cuauhtémoc, Azcapotzalco, Atotonilco de Tula, Tula de Allende, Nopala de Villagrán, Tepeji del Río de Ocampo, Cuautitlán Izcalli, Polotitlán, Cuautitlán, Soyaniquilpan de Juárez, Tlalnepantla de Baz, Tultitlán, Zumpango, Huehuetoca, Teoloyucan, Jilotepec, Coyotepec, Pedro Escobedo, Querétaro, San Juan del Río, El Marqués y Colón. La población favorecida será de seis millones de personas.<sup>3</sup>

La conexión intermodal de este tren se dará en la terminal Buenavista con la Línea B del Metro; las líneas 1, 3 y 4 del Metrobús, y Ecobici. Por su parte, la terminal de Querétaro lo hará con el transporte llamado QuerétaroBus.

### **CARACTERÍSTICAS DE LOS TRENES**

Para estos proyectos ferroviarios se tendrán nuevos trenes que alcanzarán en su recorrido entre 160 y 200 km por hora lo cual se traducirá en ahorro de tiempo, mayor seguridad, confort pleno y una reducción considerable de la huella de carbono que pueda afectar al medio ambiente.

Los trenes prestarán servicios interurbanos, de ciudad a ciudad, y servicios regionales donde ciudades intermedias o poblaciones más pequeñas tengan paradas y vías dedicadas a los trenes de pasajeros.

### **ACTORES INVOLUCRADOS**

La reactivación de los trenes de pasajeros es una labor compartida. Son varias las instituciones que participan en ello: la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) a través del Agrupamiento de

Ingenieros “Felipe Ángeles”; la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU); la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT); la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP); el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI); así como gobiernos estatales y municipales involucrados. Desde luego participa también en su papel de supervisor vigilante y promotor de las licitaciones la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

### LICITACIONES 2025

La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) tendrá a su cargo la licitación de dos vías más en 2025: Saltillo-Nuevo Laredo con poco más de 306 kilómetros de extensión, y Querétaro-Irapuato con 184 kilómetros de longitud. Hará lo mismo con la licitación de la primera flota de material rodante, es decir, de los trenes que estarán operando.

### ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN

Los 3,393 km de vías férreas proyectados para el sexenio 2024-2030 se llevarán a cabo en cuatro etapas:



Cuatro etapas son contempladas en la estrategia de implementación de los nuevos trenes de pasajeros.

Estos trenes pertenecen a dos vías ferroviarias troncales:



Recorrido de la vía troncal México-Nogales.



Recorrido de la vía troncal México-Nogales.

## REFERENCIAS

---

- <sup>1</sup> Diario Oficial de la Federación 30 de octubre de 2024 en:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5742005&fecha=30/10/2024#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5742005&fecha=30/10/2024#gsc.tab=0) consultada el 20 de enero de 2025.
- <sup>2</sup> Mtro. en Ingeniería Jesús Antonio Esteva Medina, Secretario de Infraestructura Comunicaciones y Transportes. Inicio de trabajos preliminares del tren México-Pachuca 6 de octubre de 2024.
- <sup>3</sup> Mtro. en Ingeniería Jesús Antonio Esteva Medina, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Inicio de los trabajos preliminares para la construcción del tren México-Querétaro 13 de octubre de 2024.
- <sup>4</sup> Mtro. Andrés Lajous Loaeza, director de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. Plan de trabajo sobre los proyectos ferroviarios que anunció la presidenta Claudia Sheinbaum. Mañanera del 28 de noviembre de 2024.