

**PROYECTO CONFIDENCIAL DEL GOBIERNO DE LA 4T**

ANUNCIARÁN TREN DE MÉXICO A VERACRUZ

LUIS CARRILES

Calculan especialistas una inversión de 30 mil millones de dólares en su desarrollo

El gobierno federal prepara en secreto la construcción de un tren de carga y pasajeros en la ruta México-Puebla-Veracruz, hasta ahora se tienen contempladas dos rutas, en ambas se saldría desde el oriente de la Ciudad de México y la primera

opción es hacia Tlaxcala y luego rumbo al Golfo de México y la otra, la más viable, saldría directo hacia Puebla, y luego al puerto veracruzano.

De acuerdo con el proyecto, serían aproximadamente 560 kilómetros y el costo dependerá

del tipo de tren que se decida utilizar: si es un tren de baja, mediana o alta velocidad.

Sin embargo, por el tipo de geografía que se estaría enfrentando y tomando en cuenta que ya hay varias vías que pueden ser utilizadas, el monto más alto estaría sobre los 30 mil millones de dólares.

Los analistas consultados explicaron que se requerirán al menos cuatro años de construc-

ción, incluso si se retoman las partes de vía que ya existen.

En la ruta más viable se plantean 11 estaciones a lo largo de la línea, tres de ellas en el Estado de México, a saber, AIFA, Los Reyes, y Calpulalpan; luego estarían seis en Puebla, San Martín Texmelucan, Coronango, Puebla Capital, Amozoc, Rafael Grajales y Esperanza; de donde se partiría hacia Córdoba y luego al puerto. **Pág. 4**

**SERÁ UNA RUTA DE 560 KILÓMETROS**

Prepara gobierno federal tren México-Puebla-Veracruz

LUIS CARRILES

El proyecto plantea rutas para pasajeros y transporte de cargas; se calcula una inversión de 30 mil mdd

El gobierno federal prepara la construcción de un tren de carga y pasajeros en la ruta México-Puebla-Veracruz, hasta ahora se tienen contempladas dos rutas, en ambas se saldría desde el oriente de la Ciudad de México y la primera opción es hacia Tlaxcala y luego rumbo al Golfo de México y la otra, la más viable, saldría directo hacia Puebla y luego al puerto veracruzano.

De acuerdo con el proyecto, serían aproximadamente 560 kilómetros y el costo dependerá del tipo de tren que se decida utilizar si es un tren de baja, mediana o alta velocidad, sin embargo, por el tipo de geografía que se estaría enfrentando y tomando en cuenta que ya

hay varias vías que pueden ser utilizadas el monto más alto estaría sobre los 30 mil millones de dólares, en gran parte por el reto tecnológico y geográfico que implica.

Los analistas consultados señalan que el costo depende sobre todo de los kilómetros y velocidad que se quiera tener, en el caso del tramo México-Puebla-Veracruz es complicado por las pendientes y montañas que tiene, más la cantidad de puentes y túneles que se requieren para ello.

Explicaron que se requerirán al menos cuatro años de construcción, incluso si se retoman las partes de vía que ya existen y el material rodante tendría que licitarse apenas se tome la decisión de avanzar en el proyecto, hasta ahora hay por lo menos cuatro empresas que estarían en posibilidad de suministrarlo.

En un tramo plano, por ejemplo, la industria considera en promedio un costo de 30 millones de dólares por kilómetro en lo que sería un tren de me-



diana velocidad, pero ya en infraestructura accidentada como la que hay en la zona de la sierra este costo se eleva a entre 80 y 90 millones de dólares por kilómetro.

Con base en el proyecto, lo que se tiene es que al menos el 50 por ciento del mismo es muy similar a lo que hoy es el tren maya y económicamente toda la parte del Edomex y la primera mitad podría funcionar. Los problemas son los retos que se tendrían que asumir en la segunda mitad del trazo por la infraestructura a desarrollar.

En el caso del proyecto del gobierno federal se tienen considerados varios puntos de interconexión que podrán mejorar la rentabilidad de la ruta, de entrada se contempla que la salida sea del oriente capitalino, de hecho se haría la terminal en el municipio mexicano de La Paz y de ahí se tendría conexión con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y con el tren interoceánico, de esta manera se estarían impulsando los polos de desarrollo industrial planeados en la zona, en su mayoría los que fueron considerados zonas económicas especiales en el istmo de Tehuantepec.

En la ruta más viable se están planteando hasta ahora unas 11 estaciones a lo largo de la línea férrea, tres de ellas en el Estado de México, a saber, AIFA, Los Reyes, Calpulalpan; luego estarían seis en Puebla, San Martín Texmelucan, Coronango, Puebla Capital, Amozoc, Rafael Grajales y Esperanza; de donde se partiría hacia Córdoba y luego al Puerto de Veracruz.

La segunda ruta, la que tomaría por el lado de Tlaxcala, va de Los Reyes y el AIFA hacia la zona de Tlaxco, Apizaco y Chiautempan para conectarse con la ruta original en Coronango, en este caso las estaciones Calpulalpan y San Martín Texmelucan serían eliminadas en el trazo.

Se calcula que la población beneficiada sumará más de 23 millones de personas y que sea parte de un proyecto global para fomentar el turismo local y promover la extranjería, en el plano económico se considera que esta ruta servirá para mejorar el intercambio comercial con el T-MEC.

Se pretende que el alcance del proyecto beneficie al centro, sur y sureste del país por que habría una mayor conexión con las comunidades, se podría desarrollar un sistema de transporte de bajo impacto ambiental y se puede pensar en un tren de mediana velocidad, pero que sería más rápido y seguro que los viajes actuales en carretera. Las fuentes consultadas explicaron que el proyecto está en a cargo de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

23 MILLONES DE PERSONAS

SERÁ LA población beneficiada que sea parte de un proyecto global para fomentar el turismo local y extranjero en la zona

RUTA DEL TREN CIUDAD DE MÉXICO-PUEBLA- VERACRUZ

