

**ANTILOGÍA****RICARDO
MONREAL***ricardomonrealal@yahoo.com.mx
@RicardoMonrealA*

Los trenes de la 4T

Después de 11 años de construcción ayer entró en funcionamiento el Tren Interurbano Zinacantepec-Metro Observatorio, la obra de movilidad e infraestructura más relevante del país en una década.

Es importante dimensionar esta obra porque si bien se inició en el gobierno del último presidente del PRI, Enrique Peña Nieto, la decisión de continuarla y concluirla trae el sello del tipo de proyecto e inversión que impulsan los gobiernos de la 4T.

Primero, es una obra de servicio público, con inversión pública y propiedad pública. Marca el fin de la era neolibe-



ral en las grandes obras de infraestructura, en las cuales el objetivo por sustentar no era tanto el servicio público como factor central del proyecto, sino el negocio financiero y el manejo privado de una concesión pública.

Durante las más de tres décadas del período neoliberal en México no se construyó un solo kilómetro de vías férreas y las existentes fueron concesionadas, con la consiguiente pérdida de participación de este medio de transporte y carga en el sistema de movilidad del país.

Mientras en el mundo el transporte ferroviario se expandía como la opción más segura, económica, funcional y amigable con el medio ambiente de transporte masivo, en el México neoliberal se ahogó al ferrocarril para privilegiar la transportación terrestre y aérea de carácter privado.

Con la llegada del presidente AMLO al gobierno y el refrendo del proyecto de la 4T con la presidenta Claudia Sheinbaum, el ferrocarril se convirtió en el eje de la inversión pública en materia de movilidad de personas y manufacturas, por lo que ahora hay en curso, en casi todo el país, proyectos de desarrollo ferroviario.

Los trenes Maya e Interoceánico se iniciaron y terminaron como obras insignia del presidente AMLO. Hoy están en desarrollo los trayectos ferroviarios CdMx-Pachuca, CdMx-Querétaro, Saltillo-Nuevo Laredo y Guadalajara, como obras distintivas del Segundo Piso de la 4T, que dirige la presidenta Claudia Sheinbaum.

Pero es importante tener presente la dimensión del impacto del Tren Interurbano Zinacantepec-Metro Observatorio, como obra de gran calado de tres gobiernos federales, tres estatales y dos de la CdMx:

- Más de una década de construcción
- Inversión global de casi 100 mil millones de pesos.
- Opera con un recorrido total de 58 km en aproximadamente 40-50 minutos (la mitad de tiempo que el transporte privado o público), por un costo de 90 pesos.
- Cuenta con siete estaciones, una velocidad máxima de 160 km/h y una frecuencia de 12 minutos entre un tren y otro.
- Sus convoyes miden cien metros de largo, son totalmente eléctricos y cuentan con sistemas de seguridad y monitoreo de última generación.
- Cada convoy podrá movilizar a 719 personas.

En más de tres décadas del período neoliberal no se construyó un solo kilómetro de vía

(de manera ininterrumpida) por tren, metro y trolebús elevado el Valle de Toluca con el Valle de Chalco, pasando por CdMx —una distancia de casi 100 kilómetros— en un tiempo récord de una hora y 40 minutos, con un costo por persona de 116 pesos por trayecto. El mismo recorrido en auto particular implicaría dos horas y media, con un costo de casetas y gasolina de 1,100 pesos.

Los trenes, una decisión icónica de la 4T, de los presidentes AMLO y Claudia Sheinbaum. ■