


GENTE DETRÁS DEL DINERO
TRENES, ATERRIZANDO DESEOS A SUCESOS
POR MAURICIO FLORES
mauricio.flores@razon.com.mx / [@mfloresarellano](https://twitter.com/mfloresarellano)

La red ferroviaria para pasajeros de 3 mil kilómetros que se propuso Claudia Sheinbaum (que conceptualmente es una adición de trenes de mediana distancia y sistemas de cercanía) tendría un costo a valor presente de 5.6 billones de pesos, estimando el costo por kilómetro que tuvieron los 54 kilómetros del México-Toluca tanto en planeación, diseño, ingenierías, infraestructura férrea, derechos de vía, estaciones equipo de tracción, aumento de costo de materiales y gastos inesperados en una obra que se llevó una década en casi culminarse desde Zinacantepec y ya merito hasta Tacubaya.

Por eso es meritorio que se haya constituido una Agencia Nacional de Transporte Ferroviario a cargo de un experto en movilidad, Andrés Lajous, dada la dimensión de los 7 proyectos cuyo desarrollo correría a cuenta de la inversión estatal, pues no hay inversionista privado que meta dinero a subsidiar vías, túneles y puentes que no son rentables por sí mismos.

Un asunto es prometer y otra ejecutar: dado el deplorable estado de las carreteras —de las cuales 70% se encuentra deteriorado como ha documentado la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción— a cualquiera le parecerá fabuloso viajar por tren a Veracruz en 5 horas en vez de las 7 de infierno a través de las peligrosas autopistas donde asechan huachicoleros y colisiones, pero el decreto de López Obrador para que los trenes de pasajeros corrieran por las vías de trenes de carga bastante más complejo que un diagrama general que nació de un dibujo en servilleta que se le atribuyó a Miguel Torruco Garza en sus tiempos de diputado por Morena.

Por supuesto que no suena nada mal un sistema que coloque el centro de Querétaro a 2 horas de la CDMX en vez de las 6 claustrofóbicas horas en una autopista donde

son comunes los accidentes... y que corra hasta Guadaluajara para de ahí, como el Caballo Blanco que un día domingo feliz arrancara, iba con la mira de llegar al norte y recalar en Tijuana porque no alcanzó a echarse hasta Ensenada; un recorrido extenso para colocar contra la pared a las aerolíneas como Aeroméxico, de Andrés Conesa o Volaris, de Enrique Beltranena.

Una de las características magistrales del populismo lopezobradorismo fue vender soluciones fáciles a problemas complejos. Pero lo más que se avanzó ese decreto presidencial para convertir en un año las rutas de los trenes de carga en rutas para pasajeros fue en un esbozo general elaborado por Manuel Gómez Parra, director de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT.

Lo positivo del nuevo proyecto México-Querétaro es que se asume que el tren debe estar confinado y alcanzar 140 km por hora para resultar competitivo frente al transporte por carretera y, para ello, aún siguiendo el trazo del Canadian Pacific-Kansas City, de Oscar del Cueto, requerirá terrenos para el derecho de vía y estar confinado.

Ahora viene lo difícil, donde los deseos debiesen convertirse en sucesos. A ningún neoleonés le vendría mal

un Tren Monterrey-Nuevo Laredo y evitarse autopistas de miedo..., pero quien sabe si al *gober* Samuel García le dé el tiempo y el capital (incluyendo el político) para concretar el plan de un bólide que correría a 200 km por hora.

La ingeniería, la cual tiene siempre soluciones, también requiere fondeo; las constructoras también.

Ya no mencionemos la problemática ambiental, que bastaría que la Semarnat, de Alicia Bárcena, "aviente el fierro" para obtener los permisos. El problema real son los carteles criminales que verían riesgos en su dominio territorial en la zona central y norte del país... u oportunidades para extorsionar, asaltar o controlar a los contratistas y proveedores de los trenes, esos que sin confinamiento quedarían a merced de pandillas de psicópatas empoderados. El deseo es deseable. Ejecutar es otro asunto.

Atorón judicial al tren Buenavista-AIFA. Por si algún imprevisto-previsto a considerar en el desarrollo de infraestructura está la colisión de poderes generador por la Reforma-Tómbola al Poder Judicial que tiene en paro a los tribunales de distrito y unitario; los juzgadores regresan a trabajar, pero no así los empleados que mueven el engranaje de los procedimientos de ley.

Y hete aquí que el 11° Tribunal Colegiado con sede en Naucalpan, de Marín García Moreno no ha tenido capacidad —por el paro provocado desde Palacio Nacional— de resolver el amparo con que los ejidatarios de Santiago Teyahualco exigen respeto a la su propiedad por donde pasaría el Tren Buenavista-AIFA; los ejidatarios representados por Joel Rodríguez han mostrado su acuerdo de aceptar un precio comercial por sus tierras... pero no hay capacidad para resolver el expediente 009025/2021, además de los que se han acumulado a lo largo de 4 meses. La disputa es por 3 kilómetros... y lleva 5 años de litigio. Haga sus cálculos con 3 mil kilómetros.