



Los ferrocarriles en México, ¿Cómo los necesitamos?

Por: [Antonio Gershenson](#)

Globalización, 23 de diciembre 2018

[La Jornada](#) 22 diciembre, 2018

Región: [América Latina, Caribe](#)

Tema: [Política de Estado y derechos civiles](#)

Hablamos sobre los ferrocarriles como necesidad de la mayoría en nuestro país; esto debe ocurrir en un plazo de pocos años, pero también será positivo para los siguientes sexenios, que fue como se desarrollaron en el pasado.

Están por construirse ferrocarriles en el sureste. Se ha explicado que en esa parte de la nación éstos no se pudieron privatizar. Pero en los hechos, la privatización dejó a muchas personas usuarias, sin este medio de transporte. Se estimuló, sobre todo la venta y uso de automóviles. Buen negocio, sobre todo, para los fabricantes y vendedores de vehículos. En segundo lugar, los de camiones y sus vendedores y operadores.

Ya lo vimos y dijimos, desde hace unos tres meses, que la recuperación del uso de los trenes debería ser en beneficio de la mayoría de la población, aprovechando la infraestructura existente. Entonces, el 12 de septiembre, se dijo que los nuevos ferrocarriles, deberían ser de los que operan a *velocidad media*, cuando mucho 160 kilómetros por hora, y que en México no se puede proyectar un tren rápido por el paso de animales sobre las vías. No se les ocurrió que las vías podían tener protecciones a los lados. Ni se preguntó si en China, con sus ferrocarriles funcionando a 300 y 400 kilómetros por hora, y recorriendo miles de kilómetros, con qué frecuencia son atropellados los animales. Nunca vimos siquiera una fotografía de un percance así.

Hemos dicho que en vez de invertir en la construcción de aeropuertos convendría hacerlo en la infraestructura de ferrocarriles y que éstos deberían de ser alta velocidad. En el caso de varias ciudades los viajes ocuparían el mismo tiempo o hasta menos que los que suelen hacerse en los que parten de los aeropuertos, que implican trámites o lapsos de espera desde media hora hasta dos o tres horas antes de que salga el vuelo.

También dicen que los sistemas de los ferrocarriles no deben ser eléctricos, para que no resulte dañado o muerto el ganado que cruce las vías. Para ellos son más importantes los animales que los seres humanos. ¿Alguien ha visto a un animal atropellado por un tren chino? ¿Se les da más atención a los animales que a las personas? ¿O será que los convencieron vendedores de trenes franceses que nunca han estado en China?

No se fijan en otras posibles ventajas de los ferrocarriles chinos. Ese país es el que más dinero ha prestado en el mundo para esta infraestructura, y en este caso sería para ser pagado con los ingresos de los que los adquirieron sus trenes. Esto es que ese financiamiento se pagaría de los ingresos que produzcan los viajes de pasajeros o de carga.

Viendo el asunto a más largo plazo, las vías del tren pueden ir creciendo, primero hacia el centro del país y desde el mismo. Luego, hacia el norte y el resto de la nación en general. Esto se haría con más experiencia si la primera etapa se hace en la más avanzada de las líneas usadas.

Es importante, por ejemplo, una línea de Ciudad de México a Poza Rica, Veracruz, ciudad petrolera, con una carretera con muy pocas curvas y que sirve a una futura ruta de ferrocarril. De ahí, al puerto de Veracruz, y luego hasta el Istmo, uniéndose con Coatzacoalcos y con otras ciudades petroleras de la región y con la vía a ser incluidos otros lugares de la ruta del petróleo y el gas.

Con esto, fortalecemos en forma sensible el programa de reactivación del petróleo.

La creciente fabricación nacional de los componentes de los ferrocarriles y de la de las vías es muy positiva para la economía.

En otro orden de temas, quiero comentar un asunto que ocurre en torno a la cancelación reciente de un concurso heredado del régimen anterior, que se quiso encimar, con sus retrasos, sobre la administración que le sucedió. Se trata de una línea de transmisión de energía eléctrica de Hermosillo, Sonora, a Mexicali, Baja California. Eran 700 kilómetros y con un costo estimado de alrededor de mil 100 millones de dólares, al fin que lo pagarían sus sucesores y no ellos. La empresa ganadora operaría esa línea durante 30 años.

Está justificada la suspensión; pero estaban en el concurso siete empresas, tres de ellas chinas. Hubo hace unos años un concurso en el que ganó una empresa de esa nación, pero por presión del Norte se canceló. Hubo un enfriamiento en la relación entre nuestros países. Pero si se llega a un acuerdo sobre los ferrocarriles, el suceso entre Hermosillo y Mexicali se superaría, a pesar de los sucesos mencionados.

Afortunadamente, los anteriores funcionarios no se quedaron con posibles *mordidas*. La carísima y ya cancelada obra será analizada a fondo y se buscará una mejor solución a los problemas.

Antonio Gershenson

La fuente original de este artículo es [La Jornada](#)

Derechos de autor © [Antonio Gershenson](#), [La Jornada](#), 2018

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Antonio Gershenson](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca