

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, A CARGO DE LA DIPUTADA LORENA DEL SOCORRO JIMÉNEZ ANDRADE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, Lorena del Socorro Jiménez Andrade, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIV legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente iniciativa con proyecto de decreto, que reforma el artículo 37 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El ferrocarril logró el crecimiento de la economía mundial desde su aparición en el Siglo XIX pues gracias a su uso se logró multiplicar el traslado por tierra en forma progresiva y continua. Permitió el desarrollo, la civilización.

El invento facilitó el traslado de las personas incrementando también el comercio. En el país, en la primera mitad del siglo XIX funcionó el primer tramo que fue de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe, inaugurado por el presidente don Ignacio Comonfort.

Ya en 1857 se otorgó a don Antonio Escandón el derecho de construir una línea desde el puerto de Veracruz hasta la Ciudad de México.

En 1864, en el régimen del emperador Maximiliano, la Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano comenzó la construcción de la línea, pero ésta se interrumpió en su fase inicial, desde Veracruz hasta la Ciudad de México, y no fue inaugurada sino hasta nueve años más tarde; el 1 de enero de 1873, por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada.¹

... El presidente Lerdo y aún más su sucesor, Porfirio Díaz, alentaron el desarrollo ferroviario con concesiones generosas que incluían subvenciones públicas para la construcción de las líneas. Al comenzar la presidencia de Díaz existían un total de 416 millas de ferrovía en servicio en México. Al final de su mandato en 1910, México contaba con más de 15 mil 360 millas de ferrovía en servicio, en su mayoría construidas por inversionistas estadounidenses, británicos y franceses.²

El nacionalismo creciente en México llevó a la administración del General Porfirio Díaz a poner la mayor parte de los ferrocarriles de la nación bajo control nacional a través de un plan elaborado por su secretario de Hacienda, José Yves Limantour. El plan, ejecutado en 1909, creó una nueva corporación paraestatal, Ferrocarriles Nacionales de México, para ejercer control sobre las líneas de ferrocarril principales a través de mayorías de accionistas en las empresas ferrocarrileras.

Después de la Revolución, la totalidad del sistema ferroviario mexicano fue nacionalizado entre 1929 y 1937 y, pese a la gran importancia que cobró el medio de transporte, tuvieron que pasar 80 años para que la red doblara su longitud de vía.

Al inicio del sexenio 1994-2000 se fue suprimiendo paulatinamente las salidas de los trenes de pasajeros, hasta que un mal día cesaron. El decreto legal fue llamado “extinción de Ferrocarriles Nacionales de México”. La privatización iniciada por el presidente Ernesto Zedillo Ponce de León generó gran descontento, pues dejó a los usuarios de este importante medio de transporte sin el servicio que cubría gran parte de la geografía de México.

Según los datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en 1983 se transportó a más de 25 millones de pasajeros. En 1999, el año de la extinción, alcanzó 800 mil pasajeros.

Se interpreta con justa razón que una privatización debe ser para mejorar el servicio, pero no para privar a los usuarios de tan importante servicio.

México cuenta con 26 mil 690 kilómetros en vías férreas, de las cuales 9 mil kilómetros son de vías en desuso con enormes potencialidades para el desarrollo. Hoy en día, el sistema ferroviario mexicano está en manos tres grandes empresas: Ferromex, Kansas City Southern de México y Ferrosur, y de otras concesionarias regionales.

El sistema de pasajeros es casi inexistente. Los únicos trenes de pasajeros desde 2000 son el turístico El Chepe, que atraviesa la sierra de Chihuahua; el Tequila Express, que lleva turistas de Guadalajara a las fábricas de tequila y la práctica inadecuada de utilizar el tren denominado "La Bestia" como transporte de migrantes, lo que arroja historias lastimosas y terribles de estos los trenes de carga que anualmente transporta de manera ilegal a miles de centroamericanos que intentan cruzar México para llegar a Estados Unidos, viajando en los techos de los vagones.

La importancia de la presente iniciativa radica en ser un proyecto emblemático para el desarrollo del país.

Otra de las cuestiones de la industria ferroviaria es la competencia con otros sectores, el ferrocarril es el medio de transporte más eficiente en términos de consumo de energía. Mucho mayor que el avión, mucho mayor que el autotransporte. Esta máxima se da tanto en el transporte de pasajeros como en de carga.

La industria de transporte en México se ha decantado más hacia el transporte vía camión, pues es el que, por el momento. Sin embargo, no es razón suficiente para no reactivar el transporte para pasajeros

Los ferrocarriles en la modalidad de servicio para pasajeros son de suma importancia en el mundo, ya que ofrecen comodidad tanto o mejor como los otros servicios por carretera o aéreo.

Hay proyectos para fabricar trenes con capacidad para más de mil 700 pasajeros, modificando el ancho de vía.

Los viajeros deben no sólo disfrutar de la rapidez, confort, eficacia y puntualidad de los ferrocarriles sino, además, sentir en las obras arquitectónicas en las estaciones el poder creador de nuestros arquitectos, ingenieros y artistas.

Por ejemplo, en Europa, los ferrocarriles alemanes operan una red de ferrocarriles de 40 mil kilómetros. Más de 33 mil trenes funcionan en Alemania cada día (mil 200 de los cuales son trenes de larga distancia) y transportan a más de 4 millones de pasajeros. Esa densa e intrincada red hace posible que los pasajeros lleguen a su destino de manera cómoda y a tiempo.

Otro ejemplo:

Con el más moderno estándar de confort, una velocidad máxima de 186 millas por hora (300 kilómetros por hora), comodidades especiales e innovadora tecnología, los famosos trenes Inter City Express establecen nuevos estándares de transporte de alta velocidad entre las ciudades más importantes de Alemania y selectos destinos en Suiza, Holanda, Bélgica y Austria. Todos los vagones tienen aire acondicionado, opción de compartimientos individuales y coches salón. Algunos trenes tienen salones especiales situados al final del vagón de manera que ofrecen una clara y singular vista de la ruta. Durante el viaje, los pasajeros pueden disfrutar de una comida, una copa o simplemente una bebida refrescante.

A través del túnel del Canal de la Mancha. Los trenes circulan a una velocidad de 140 kilómetros por hora el llamado Eurotúnel.³

Lo mismo podemos decir del servicio ferroviario en España y Portugal. En China, India, Japón y en la mayor parte de Europa, el tren sigue siendo un medio de transporte muy popular.

La intención de tener el primer tren de alta velocidad en Latinoamérica se frustró por factores que también incluyen los económicos: la sospecha de una licitación favorable a contratistas del gobierno federal que fue desvelada por una investigación periodística y el desplome de los precios del petróleo.

El tren de alta velocidad México-Querétaro, con un presupuesto inicial de 124 mil 300 millones de pesos, tiene el proyecto en el estatus de “suspensión indefinida”.

El Tren Transpeninsular buscaba detonar la movilización de pasajeros entre Yucatán y Quintana Roo. La administración 2012-2018 anunció su cancelación definitiva.

El Tren suburbano Buenavista-Cuautitlán ha demostrado su efectividad al comunicar al centro de la capital con municipios de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

El Tren Interurbano México-Toluca primera etapa, con un monto de inversión de 38 mil 608 millones de pesos, será un alivio para la conglomerada carretera México-Toluca.

Otro gran proyecto es la ampliación del sistema del tren eléctrico urbano en la zona metropolitana de Guadalajara. El monto de inversión para este proyecto es de 17 mil 693 millones de pesos, igual que la ampliación del Metro en Monterrey, con la construcción de la línea 3 y el proyecto para la línea 4. La inversión es de 5 mil 693 millones de pesos.

En la presente administración, que encabeza venturosamente el licenciado Andrés Manuel López Obrador, se iniciará de la construcción de la vía para el denominado **Tren Maya**, que logrará ser un detonante económico y de bienestar para la región sureste.

En resumen:

Es hora de que el Congreso de la Unión dé una buena noticia a los mexicanos; es hora de que el Congreso, con una visión de futuro, impulse obras dignas para nuestro país. Ya es tiempo de dotar a nuestra población de un transporte eficiente, cómodo, en total acuerdo con la dignidad de la persona humana y, sobre todo, popular.

Ya es tiempo de que nuestros jóvenes –y la población en general– puedan recorrer nuestra gran nación cómodamente instalados a la altura de los mejores estándares internacionales.

Es tiempo de dar este regalo al pueblo de México. La rehabilitación gradual del transporte ferroviario de pasajeros es una necesidad apremiante y de auténtica independencia nacional.

Por los motivos expuestos someto a consideración del pleno de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 37 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Único. Se **reforma y adiciona** el artículo 37 la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue.

Artículo 37. El servicio público de transporte ferroviario **deberá obligarse a ser**

I. De pasajeros; y

II. De carga.

Transitorios

Primero. El porcentaje del servicio ferroviario destinado a pasajeros y el destinado a carga lo fijará libremente el concesionario, procurando el aumento gradual del servicio destinado a pasajeros.

Segundo. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 http://gaceta.diputados.gob.mx/Black/Gaceta/Anteriores/61/2010/jun/2010_0618/Iniciativa-7.html

2 Iniciativa presentada en 2010 por el diputado Óscar Saúl Castillo Andrade.

3 <https://www.guiadealemania.com/trenes-en-alemania/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 26 de febrero de 2019.

Diputada Lorena del Socorro Jiménez Andrade (rúbrica)