

## **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL EJECUTIVO FEDERAL, LA SCT Y LOS GOBIERNOS DE MICHOACÁN DE OCAMPO Y QUERÉTARO A CONSIDERAR LA CONSTRUCCIÓN DE UN TREN DE ALTA VELOCIDAD ENTRE AMBOS ESTADOS, A CARGO DEL DIPUTADO AGUSTÍN GARCÍA RUBIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**

El suscrito, Agustín García Rubio, diputado del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al Ejecutivo federal, a la SCT y los gobiernos estatales de Michoacán de Ocampo y Querétaro, a considerar la construcción de un tren de alta velocidad entre ambos estados al tenor de las siguientes

### **Consideraciones**

La relación económica entre el estado de Michoacán y Querétaro, no sólo se explica por la cercanía geográfica entre las dos demarcaciones, sino también por cuestiones históricas, políticas y culturales que han estrechado los vínculos entre estas dos entidades.

Es en este contexto es preciso mencionar que la inversión de un Tren de Alta Velocidad que conectará las dos regiones pone de manifiesto la potencialidad para el desarrollo económico de Michoacán de Ocampo y Querétaro, entidad que ha tenido un crecimiento económico en los últimos años con porcentajes que van del 6 al 8%, muy por encima de la media nacional.

Esta situación se ha visto favorecida por una filosofía descentralizadora que ha ido cobrando auge en las últimas décadas y que ha permitido que grandes empresas se instalen en la entidad queretana y viceversa. Y no solo en cuestiones monetarias motivan a las personas a viajar entre estos dos estados, también cuestiones de esparcimiento, por lo que viajar de manera rápida también podría potenciar el turismo en las dos entidades.

La rentabilidad de esta infraestructura no solo tiene una dimensión económica, sino también social, pues serviría como instrumento de cohesión regional ya que los contactos económicos y sociales tienden a aumentar al disminuir la distancia.

La operación de este nuevo sistema de transporte, habría una oferta extra que probablemente haría que los costos de traslado actuales disminuyeran, y esto a su vez, alentaría un mayor número de viajes.

Si el gobierno federal analizara el proyecto del tren de alta velocidad podría potenciar el turismo, así como los viajes de negocios y trabajo, que actualmente ya se realizan entre estos dos puntos, pero que se ven restringidos por la relativa distancia que hay entre las dos ciudades. Además de que, al disminuir los tiempos de traslado, muchas empresas verían como una opción más viable instalarse en Querétaro, por la calidad de vida que ofrece la entidad o viceversa.

Los trenes de pasajeros de alta velocidad surgieron por primera vez en Alemania en 1933, en la línea de Hamburgo a Berlín. El tren conocido como Fliegender Hamburger, con tracción a Diésel, podía alcanzar la fabulosa velocidad, para la época, de 160 km/h. Posteriormente en 1936 se introdujo el sistema Henschel-Wegmann impulsado por vapor, el cual corría a la misma velocidad que su predecesor y se hizo muy popular a lo largo de varias líneas por todo el país. Por su parte, Inglaterra, Italia y Estados Unidos, durante los años 30, establecieron sus propios sistemas de alta velocidad ferroviaria con trenes que iban de 124 a 160 km/h, algunos con picos de hasta 203 km/h. La segunda guerra mundial detuvo su desarrollo y fue hasta mediados del siglo XX, en que se volvió a retomar dicha tecnología.

De esta forma, para 1950 se reinició la carrera por restablecer los sistemas de alta velocidad, donde Europa fue punta de lanza con los trenes franceses y alemanes, apareciendo también en Japón con velocidades entre 145 y 160, con máximas de 300 km/h. La tecnología para impulsar dichos convoyes cambió del vapor y el diésel a la propulsión eléctrica, mediante el tendido de una catenaria a lo largo de las distintas rutas, con un sistema de pantógrafo oscilante en las locomotoras eléctricas y la ampliación del escantillón tradicional decimonónico de la vía, de 914 mm de ancho, para pasar a diferentes medidas según el país, hasta que se alcanzó un acuerdo entre varios países, respecto de la denominada vía estándar de 1,435 mm de distancia entre rieles. A ello se sumó el cambio de vía de sujeción tradicional de clavos con durmientes de madera y planchuelas y tornillos para unir los rieles, sustituyéndola por la denominada vía elástica con durmientes de concreto y sujeción a base de tornillos y un novedoso sistema de soldado continuo de los rieles, con juntas de neopreno a cada 12 metros, a fin de mitigar las variaciones de longitud del riel por efecto de la temperatura ambiente.

Esta nueva tecnología en el sistema de construcción de las vías, permitió incrementar la velocidad de operación, al tiempo que se mejoró la seguridad y estabilidad de rodamiento. Japón sorprendió al mundo al inaugurar en 1964 el primer tren de alta velocidad moderno entre Tokio y Osaka, conocido como el Shinkansen Tōkaidō, con una velocidad punta de 300 km/h. Estos primeros trenes consistían en 12 coches que se extendieron luego a 16 vagones de dos pisos. En 1976, este sistema alcanzó sus primeros mil millones de pasajeros transportados. Actualmente se cuentan con importantes sistemas ferroviarios de alta velocidad en Europa como el TGV de Francia, que puede alcanzar hasta 574 km/h de velocidad en pruebas, El Treno-Italia, el AVE Español, el ICE alemán y diversos sistemas en otros países como Corea del Sur, Taiwán y Turquía. Este último país incluso, cuenta con fábricas de locomotoras eléctricas y equipo rodante que exporta a todo Europa. Por su parte los Estados Unidos, quienes siempre le habían apostado al transporte de pasajeros por autopistas y a los enlaces aéreos, llegaron apenas hacia finales del siglo XX con los sistemas de trenes de alta velocidad, muchos de los cuales se encuentran todavía en fase de desarrollo.

En cuanto a China, quien en este próximo mes de diciembre cumple el décimo aniversario de la inauguración del tren de alta velocidad Wuhan-Guangzhou, con una extensión de 1,100 km, es uno de los países con un asombroso desarrollo tanto en tecnología como en extensión de sus líneas. La empresa estatal China Railway Corp (CRC) se ha comprometido a construir más de 25,000 km de líneas ferroviarias de alta velocidad en solo una década, lo que representa aproximadamente dos tercios de la longitud total de las líneas de pasajeros en todo el mundo. Los impactos van mucho más allá del sector ferroviario e incluyen la evolución de los planes de desarrollo urbano, el incremento del turismo y la promoción del crecimiento económico regional. Ahora muchas personas pueden moverse con mayor facilidad y seguridad que nunca, lo que constituye la base para futuras reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero, en ese país.

Estos sistemas para su desarrollo y puesta en operación, requieren de una adecuada planeación integral de largo plazo a fin de que pueda integrarse una red lo suficientemente robusta para garantizar el éxito. Si bien demandan fuertes inversiones y una política de subsidios directos a las tarifas que pagan los usuarios, los beneficios a largo plazo bien valen los sacrificios. En ese sentido, analicemos un poco la situación ferroviaria mexicana en materia de transporte de pasajeros. Hasta mediados de los años 90 del siglo XX existía en nuestro país una red de los denominados Trenes Estrella, los cuales aprovechaban recorridos nocturnos de paso preferente, con locomotoras a diésel y velocidades crucero de no más de 80 km/h para conectar entre 12 y 16 horas desde la CDMX, destinos como Veracruz, Guadalajara y Monterrey. Otros trenes, aunque con mayores tiempos de tránsito, llegaban hasta Mérida, Nuevo Laredo y Mexicali, haciendo diversas escalas durante los recorridos.

La competencia del autotransporte con mejores unidades, buenas velocidades de operación y una mayor flexibilidad y oferta de horarios y frecuencias, así como el proceso de privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, condenaron a la desaparición estos famosos Trenes Estrella, por considerarlos poco competitivos en términos de rentabilidad comparados con el manejo de carga. Actualmente, cerca del 95% de la demanda de

pasajeros de servicios públicos se mueven por autotransporte, mientras que el 5% restante lo hace por avión. Dadas las condiciones de inseguridad de las carreteras del país, en materia de delitos como los asaltos y la creciente saturación del tránsito (hasta antes de la pandemia) en estas vialidades y de algunos aeropuertos nacionales, la alternativa de los trenes de alta velocidad se ha visto con optimismo, desde hace al menos una década por diversos gobiernos del país, incluido el actual.

Por lo anterior, sirve de argumento para realizar inversiones en los estados de Michoacán de Ocampo, y en Querétaro es por lo cual, presento ante esta honorable asamblea la siguiente proposición con

### **Punto de Acuerdo**

**Único** . La honorable Cámara de Diputados exhorta al Ejecutivo federal, a la SCT y a los Gobiernos Estatales de Michoacán de Ocampo y Querétaro, a considerar la construcción de un tren de alta velocidad entre ambos estados.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 30 de abril de 2021.

Diputado Agustín García Rubio (rúbrica)

S I L