



CDMX  
CIUDAD DE MÉXICO



---

# SECTOR TRANSPORTE

---

INICIA ÚLTIMO AÑO DE ESTA ADMINISTRACIÓN

# Proyecto sexenal de trenes de pasajeros, el pendiente

Tanto el México-Querétaro como el Transpeninsular se cancelaron ante las complicaciones presupuestales que se registraron

Alejandro de la Rosa  
**EL ECONOMISTA**

EL OBJETIVO de regresar los trenes de pasajeros como “símbolo de modernidad” durante la actual administración no se cumplió en su totalidad por la astringencia presupuestal. La inversión pública que se había prometido sumaba 115,000 millones de pesos.

De tres proyectos: México-Toluca, México-Querétaro y Transpeninsular (Mérida-Cancún), sólo el primero se encarriló, y, de acuerdo con el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Gerardo Ruiz Esparza, “está en un proceso constructivo sumamente complejo, pero creo que vamos logrando sacarlo en los tiempos planeados”. Su inauguración está prevista para octubre del 2018, aunque su costo total no se ha definido (inició con 38,000 millones de pesos y ahora está registrado con 59,000 millones de pesos).

“México necesita resolver de manera integral sus problemas de transporte, contar con trenes modernos, será el inicio de un nuevo capítulo en la historia de las comunicaciones de nuestro país”, dijo el presidente Enrique Peña Nieto en su discurso de toma de protesta el 1 de diciembre del 2012.

Ese día, instruyó a Ruiz Esparza para que hiciera las gestiones ne-

**\$59,000  
MILLONES**

es el monto de inversión estimado para el tren México-Toluca, el cual se prevé que se inaugure en octubre del 2018.

cesarias para que el país volviera a tener trenes de pasajeros para conectar ciudades.

En los meses siguientes, los tres proyectos siguieron su curso administrativo y el que más destacaba el gobierno federal era el México-Querétaro, que sería el primero en América Latina de alta velocidad.

Tras un proceso de licitación en el que se recibió solamente una oferta técnica y económica, dicho tren fue adjudicado el 3 de noviembre del 2014 a un consorcio de empresas integrado por China Railway Construction Corporation (CARCC) y las mexicanas Teya, GIA y Prodemex.

Sorpresivamente, cuatro días después, Ruiz Esparza anunció por televisión que el proceso se revocaría ante diversos cuestionamientos públicos.

En enero del 2015, oficialmente ese tren se suspendía indefinidamente. “Fue una lástima que se haya cancelado por una razón eminentemente financiera, porque tenía un costo muy elevado y ése sí

sería de 300 km por hora (...) sigue siendo una aspiración de su servidor que en un momento dado pueda iniciarse el tren”, dijo el titular de la SCT el martes en la Cámara de Diputados.

## ¿Y EL TRANSPENINSULAR?

El tren que se planea para conectar el sureste mexicano (en el día transportaría pasajeros y por la noche, carga) sí fue cancelado definitivamente por instrucción de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ante las complicaciones presupuestales.

Entre el 2013 y el 2014, la dependencia gastó 504.1 millones de pesos para la elaboración de estudios previos a la construcción.

El proyecto se registró en el 2014, tras la presentación de la información requerida para ser sujeto a la asignación de recursos federales. Previamente, la consultoría Idom analizó los datos y consideró que el estudio fue “completo y correcto”, al igual que el de impacto del turismo y la viabilidad técnica.

Sin embargo, el titular de la SCT afirmó a los legisladores esta semana que era un tren que no reunió el aforo mínimo necesario para poder ser autosuficiente en su operación y el boleto iba a ser demasiado caro, lo cual no era aceptable para la población. Y se canceló.

[alejandro.delarosa@eleconomista.mx](mailto:alejandro.delarosa@eleconomista.mx)