

Gershenson, Antonio, "¿Otro aeropuerto o más ferrocarriles?", *La Jornada*, Ciudad de México, México, 29 de julio de 2018.

Consultado en:

<https://www.jornada.com.mx/2018/07/29/opinion/015a1pol>

Fecha de consulta: 07/04/2021.

A los que han hecho negocio, directamente o por mordidas, con el nuevo aeropuerto, les urge que se termine... en otros años de gastos oficiales. No creo que la mejor solución sea la de otro aeropuerto más barato, sino reduciendo el número de personas que usan al actual, principalmente con los ferrocarriles.

Lo primero que se pensará como duda a esta propuesta, es que en tren se tardaría más tiempo en llegar a la ciudad destino. Pero para eso debemos considerar la realidad actual, principalmente, es el uso de este transporte, pero también otros, sobre todo en Asia y Europa, incluso Rusia que es también parte asiática, tienen trenes rápidos. Sin embargo, se nos impuso la prioridad de los automóviles, y segundo lugar los camiones, copiando a Estados Unidos.

En un artículo, publicado en este periódico el domingo 17 de junio pasado, el más reciente sobre el tema, en este caso sobre China, se dice lo siguiente:

“Hace poco más de un año, el 19 de febrero de 2017, informamos que por el puerto terrestre con Rusia en el norte de China, Manzhouli, se daba el mayor comercio por trenes con Europa. Durante 2017, ese número de viajes aumentó 53 por ciento frente al año anterior, con mil 302 viajes de ferrocarriles de carga.

No debemos ver a los ferrocarriles en México como algo del pasado, simplemente porque los reaccionarios nos los han reducido en forma drástica. Su nueva construcción, en primer lugar, se ha planeado en tramitos ridículos como el de México-Toluca y similares, cuando antes, incluso, atravesaban el país. Y ni siquiera esos minitramos los han hecho, ni empezado a construir. En cambio, están locos por el Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México que causaría muchos daños, y además que, como es su costumbre, se han retrasado al punto de dejar la continuación para el siguiente sexenio.

El pasado 20 de julio, en *La Jornada* se publicó una entrevista con Javier Jiménez Espriú, próximo secretario de Comunicaciones y Transportes. Entre lo que dijo, están argumentos para no continuar la obra del aeropuerto en curso está el enorme gasto y un avance de sólo 15 por ciento. Los defensores de ese proyecto dicen que lo realizado es de 30 por ciento, de todos modos es un dineral desperdiciado, y otro mayor si se sigue adelante con ese negocio de pocos.

Pero este futuro titular de la SCT ofrece que están en los siguientes presupuestos varios ferrocarriles en el sur y el sureste, que evidentemente serán muy positivos para esas regiones y para la nación.

Yo agrego, como solución a que esté lleno de gente el aeropuerto de la capital, la instalación de ferrocarriles, empezando por el centro del país y sus alrededores. Quiero recordar que en China ya hay ferrocarriles que operan a 400 kilómetros por hora. En ese país, millones van en uno de esos ferrocarriles muy rápidos, incluso de su vivienda en una ciudad a su trabajo en otra.

Esto significa que el viaje a desde la capital a Acapulco, puerto de Veracruz y Poza Rica, entre otros destinos cercanos, sería del orden de una hora y minutos. A otras como Guadalajara, Tampico y Oaxaca el recorrido tardaría cerca de dos horas.

La ciudad de Veracruz puede ser unida, por un lado, con una vía férrea con los citados ferrocarriles del sur y el sureste y, por otro, con Ciudad de México, con lo cual se reduciría la cantidad de personas en el aeropuerto de la capital. La gran mayoría que necesitara ir a cualquier lugar de esta zona se iría por ferrocarril.

La vía entre la capital del país y el puerto de Veracruz para ferrocarril puede correr, en buena medida, paralela a la carretera de cuota a Poza Rica, que tiene muy pocas curvas y las existentes están bastante abiertas, lo cual favorecería la construcción y el uso de esa vía

Esta solución bajaría mucho la densidad de usuarios en el aeropuerto de Ciudad de México. El ferrocarril sería mucho más barato para sus usuarios, que el avión, y no habría que perder tanto tiempo en espera. Si el nuevo aeropuerto está más lejos, como parece, y si se hace, abriría

que agregar más tiempo en los viajes por avión. En cuanto a destinos desde el centro, la mayoría de los vuelos que subsistirían como ahora serían los internacionales.

La terminación de las primeras obras de los rieles, sería mucho más cercana en tiempo que la del nuevo aeropuerto. Y generaría muchos empleos, casi en toda la República en un momento dado, sin afectar como sucede con esta obra hasta hoy estéril.

La red de ferrocarriles sería una gran ayuda a industrias, producción de la agricultura y otros sectores similares. No sería sólo para pasajeros. Puede haber carros de ferrocarril, unos para pasajeros y otros para carga o, incluso, trenes con carros de los dos tipos.

Puede haber varias terminales, cada una en el área más cercana a la ciudad a la que se vaya a llegar. San Petersburgo tiene siete terminales de ferrocarriles con este mismo criterio.

Además, el aspecto del trabajo humano es otro elemento a ser considerado. Para el aeropuerto implica trabajo para una sólo zona y, hasta ahora, a unas cuantas empresas. Los trabajos para los ferrocarriles, primero para la construcción de las vías y terminales, y luego para la operación, están en muy diversos lugares y requieren de muchos más trabajadores, a lo largo de una buena parte del país.

Se puede empezar por las vías que conecten la capital con ciudades no muy lejanas, para tener las primeras en un tiempo relativamente corto. Pero también se puede empezar simultáneamente en varios puntos, como los anunciados por el futuro secretario del sector.

En suma, por más que cueste el inicio de este programa de ferrocarriles, no será tan caro ni tan tardado como el pretendido aeropuerto. Y será mucho más útil para la nación como tal y para los que lo usen, que serían muchos.

antonio.gershenson@gmail.com