

Utilización de las vías del ferrocarril

Uso del tren suburbano de la zona metropolitana del valle de México

Juan Manuel Carreón Pérez*

El sistema ferroviario responde a una red de transporte de pasajeros y de carga que se hacía entre los estados y la zona central de México, la distribución de líneas son reflejo de las necesidades eminentes de comunicación entre poblaciones y la producción que generaban éstos en los diferentes puntos cardinales de la República.

Los recorridos del ferrocarril en las ciudades es, por demás, corto ya que cuando se planeó el trazo del FFCC, no existían interferencias para su paso, lo que acortó la distancia entre estos puntos.

*Ingeniero arquitecto,
profesor de la ESIA
Tecamachalco.
rajconsa@yahoo.com.mx

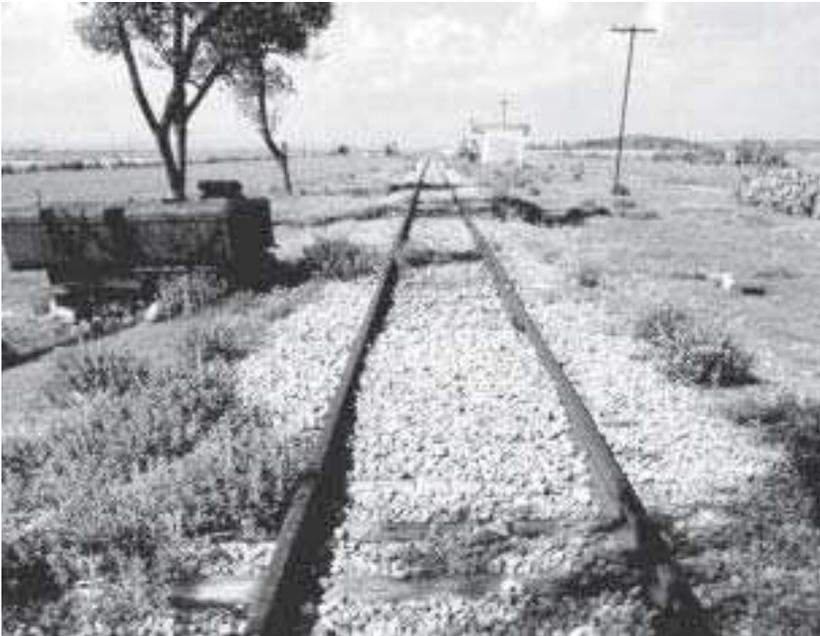
Si en estos momentos quisiéramos planear estos recorridos en las ciudades, serían motivo de problemas sociales por las afectaciones que generarían.

La operación del sistema ferroviario de carga y pasajeros no se consolidó ni actualizó con el crecimiento de las ciudades, debido, entre otras cosas, a los largos tiempos de operación que presentaban, por lo que paulatinamente fue sustituido por sistemas que acortaron estos tiempos y que a la fecha funcionan generalizándose en toda la República y que son los sistemas de vehículos automotores de transporte de carga, privado y de pasajeros.

Sin embargo, el sistema de transporte ferroviario no atrajo inversiones que actualizaran su sistema para eficientar sus servicios, provocando la inoperatividad y desuso.

Por otro lado, la infraestructura y espacio que tiene en su recorrido y estaciones tienen un valor inestimable por sus derechos de vías, espacios y versatilidad de uso (como se opera en diversos países del orbe, donde el sistema troncal de transporte de pasajeros y carga foráneos se hace por medio de la infraestructura ferroviaria generada en los nacimientos de estos mismos países), y no como aquí que se nos invita a imaginar diversos megaproyectos (bibliotecas, centros comerciales, estaciones de metro, etcétera), mismos que nos alejan de reconsiderar el uso de este sistema ya establecido.

Hacia 1984 se planteó una primera etapa en la renovación del sistema ferroviario en el tramo comprendido entre Buenavista y Querétaro, que eficientara la operación por medio de un ferrocarril eléctrico, al cual se le inyectaron recursos a fin de revertir el poco uso en el que éste había caído, esta



renovación consistía en cambiar todo su sistema de durmientes, sustituyendo los de madera por concreto armado así como tendiéndose una catenaria a fin de electrificar la línea para el uso de máquinas de arrastre (mismas que también se suministrarían) con mayor eficacia y potencia, y disminuir considerablemente los tiempos de recorrido y la contaminación.

Así mismo, se detectaron los posibles puntos de interferencia que tendría este recorrido con los cruces de vehículos, pasos de ganado y gente.

Y se propusieron estructuras a fin de liberarlos en forma indirecta por medio de puentes y pasos, ya que la velocidad de operación de la línea no permitiría interferencias, pues se confinarían las vías con malla a todo lo largo del recorrido.

La inversión completa a este proyecto sólo se ejecutó parcialmente, quedando pendientes algunas fases de esta primera etapa de la propuesta, por lo que la posibilidad de eficientarlo se canceló. En fechas recientes se tiene proyectado poner en funcionamiento, en una primera etapa, la utilización del sistema ferroviario en el tramo Buenavista (DF) a Cuautitlán (Estado de México), para una red de ferrocarriles suburbanos en la Zona Metropolitana del Valle de México que vendría a ser un sistema de transporte de pasajeros interlocal que haría las funciones de comunicación de pasajeros entre la zona centro del Distrito Federal y el Estado de México. Con estos planteamientos se aprovecharía la infraestructura existente del ferrocarril para el uso de transporte de pasajeros en la zona conurbada del Valle de México.

El poner en marcha este sistema de transporte tipo metro urbano tendrá, entre otras implicaciones, el confinamiento del recorrido interestación, ya que deberá resolver los cruces actuales que se dan entre la vía y los poblados circunvecinos a la zona, por medio de estructuras que resuelvan el paso libre de ambos cruces así como se había descrito anteriormente.

Sin embargo, el planteamiento del proyecto se hace más complejo ya que contempla paralelamente el funcionamiento de transporte de pasajeros con el sistema de carga que también circularía por estas vías, por lo que se deberá revisar exhaustivamente, ya que esta combinación de servicios ocasionaría varios panoramas:

En el caso de la ambivalencia de servicios que anteriormente se mencionó, en un primer panorama se tendrían que revisar las intersecciones de servicios y tiempos comunes de operación, ya que éstos generarían interrupciones por pasos o cruces de líneas a nivel, y la solución podría ser plantear estructuras que liberen los puntos de cruce con servicios y espuelas como alternativa de solución. Esta alternativa sugiere un alto costo.

Un segundo panorama sería la cancelación del ingreso del servicio de carga al centro de la ciudad, con sus instalaciones de depósito y clasificación





Estación de ferrocarril Lyon-Satolas, Francia (Santiago Calatrava Valls).

(Pantaco, estación terminal y joroba de clasificación) dejando sólo el uso para pasajeros, reubicando estos servicios de carga en zonas periféricas a las estaciones terminales de pasajeros que se tienen proyectadas en la red de ferrocarriles suburbanos en la Zona Metropolitana del Valle de México, en este caso en la estación terminal Cuautitlán; así mismo en estos puntos terminales se tendrán que ubicar las zonas de intercambio modales para el sistema de transporte de pasajeros.

Esta propuesta implicaría reducir el número de cruces a lo largo del recorrido, sin embargo el costo de reubicación del sistema de carga y el impacto que produciría a la zona sería incalculable, amén de que este proyecto provocaría sin duda un secionamiento de la red ferroviaria existente entre los estados de la República mexicana y el centro.



Centro cultural del viejo edificio de la estación ferroviaria Mapocho en Chile.

Así mismo se provocaría el congestionamiento de la periferia en la zona metropolitana con servicios, ya que de aquí se distribuiría la carga hacia los puntos de abasto internos de la ciudad, induciendo a que estas zonas metropolitanas en sus estaciones terminales se conviertan en polos de desarrollo, aunado al crecimiento exponencial que se generara en estos puntos.

Cancelar cualquier posibilidad de uso de las vías del ferrocarril para introducir la carga que se genera en los estados vecinos y que surte el consumo de la zona conurbada, así como la salida de mercancía fuera de la misma zona por el uso que se pretende dar con el sistema de transporte metropolitano de pasajeros en esta primera etapa, provocará un incremento de tránsito desmedido del transporte de carga pesado, se imposibilitará el uso de las espuelas que actualmente existen en toda la zona fabril del Estado de México y el propio DF, así como la inhabilitación de las diversas zonas de peines y estaciones de carga que se extienden a lo largo del recorrido del tren en este tramo.

El proyecto de transporte colectivo de pasajeros interurbano, en su recorrido, provocará una explosión indiscriminada de vivienda, misma que ya se está dando en la zona del Estado de México en forma desordenada, y con esto se consolidará este crecimiento impactando globalmente los servicios.

Aunado a esto, uno de los graves problemas del área metropolitana de la ciudad de México es el crecimiento explosivo de la población concentrada en el DF y el Estado de México con el crecimiento de vehículos particulares, de carga y de transporte público, mismos que tienen horarios comunes de circulación, así como vías comunes, lo cual genera problemas enormes de embotellamientos y, por tanto, pérdida de horas-hombre para la transportación, así como una elevada contaminación del ambiente y gasto indiscriminado de combustibles.

Así mismo, las estaciones intermedias provocarían los acostumbrados congestionamientos que se dan en las estaciones por no planearse las zonas de intercambios de modo adecuado, y en el caso de que se planeen, la sobreexplotación de espacios que se da en las líneas por los transportes de pasajeros locales y el comercio irregular que va de la mano y que actualmente se encuentra en los límites (líneas terminales) y las líneas internas del Estado de México (líneas A y B del Metro).

Inhibir el empleo del ferrocarril para el uso que se destinó originalmente (pasajeros foráneos y carga) vendría a traer más problemas que los que solucionaría.

Además de que se cancelaría toda posibilidad futura de establecer una red nacional de comunicación ferroviaria de transportación de pasajeros foráneos y de carga ☹