

Conectividad regional requiere integrar a Tabasco al Sistema Ferroviario Nacional

1. Tren de Estación Chontalpa al puerto Dos Bocas, 50 años en construcción

Al transitar por la autopista Cárdenas - Agua Dulce, aproximadamente a 2.5 km del periférico de Cárdenas se observa -es imposible no verla- una colosal estructura de casi un kilómetro de longitud, que ha sido designada en la jerga popular como "*puente inútil*" o "*puente inservible*", pues desde hace más de cuarenta años que fue construido allí permanece, despreciado, materialmente sin que tenga ninguna utilidad, sin que sirva para nada.

En realidad el gigantesco puente sí tuvo un propósito funcional, pues es parte de una obra inconclusa de ferrocarril, emprendida por la irrupción de la industria petrolera en los años 70s y 80's. El puente se construyó en la administración de José López Portillo (1976-1982), simultáneo a la creación y puesta en funcionamiento el Puerto Dos Bocas; ese periodo estuvo marcado por la obsesión por extraer y exportar hidrocarburos. La implementación del tren fue abandonada en 1983, al entrar en funciones Miguel de la Madrid Hurtado.

Imagen 1, "Puente inútil" o "puente inservible", localizado a 2.5 km de Cárdenas, Tabasco.



Fuente: Google Earth

La **Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional 27TA2010V0028⁽¹⁾ (MIA)** está publicada en una página del Sistema Nacional de Trámites (**SINAT**) de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (**SEMARNAT**); extrañamente no indica la fecha de elaboración pero puede deducirse que el documento data del año 2010; la manifestación cuenta la historia y describe el proyecto de la línea férrea planeada para la conectividad del puerto Dos Bocas:

"II.1. Información general del proyecto

En el año de 1978, PEMEX inició la construcción de la Terminal Marítima de Dos Bocas en la costa del estado de Tabasco con el fin de proporcionar los servicios de abastecimiento y apoyo de las operaciones de exploración, perforación y explotación de los campos marinos.

En ese entonces, se consideró contar con una línea ferroviaria entre la estación Chontalpa y el Puerto de Dos Bocas, que conectaría a los complejos petroquímicos Cactus, Tabasco I, Tabasco II y Reforma con los campos petroleros descubiertos.

Conectividad regional requiere integrar a Tabasco al Sistema Ferroviario Nacional

Esta vía se empezó a construir, realizándose un tramo de 14 kilómetros desde la estación Roberto Ayala hasta el cruce con la carretera hacia Francisco Rueda, la cual contó con terraplenes, durmientes, rieles y balasto; siendo desmontados los rieles y durmientes hace aproximadamente cinco años, sin embargo se conserva el terraplén y en algunas áreas balasto de forma aislada.

Así mismo se construyó un paso superior vehicular sobre la carretera Cárdenas-Coatzacoalcos en la salida de la ciudad de Cárdenas, el cual se encuentra sin uso. Se realizó el terraplén en el resto de la vía principal, los cuales son usados actualmente como caminos secundarios.

En la **MIA** también se establece que la obra tuvo avance significativo, pues se construyeron el 70% de las terracerías, lo que permite inferir que al menos se liberó el mismo porcentaje del derecho de vía (**DDV**), que se proyectó de 30 metros de ancho (15 metros a cada lado del eje), 93.36 km del carril principal y 108.96 km en total; respecto al avance de la obra refiere::

"Restitución y construcción de terracerías para la vía del tren.

Actualmente se encuentra realizado el 70 % del total de las terracerías para el proyecto, debido a que PEMEX ya había iniciado la construcción de la vía en 1980, instalando los primeros 14 Km. de Dos Bocas a la estación Chontalpa para transportar materiales de construcción para el puerto de Dos Bocas y los complejos Industriales de Cactus, Tabasco I y II, por lo que se conservaron las terracerías y solo resta construir el 30 % de estas."

Información adicional relacionada con el inacabado ferrocarril se encuentra en el portal de la **Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas⁽²⁾ (ASIPONA)**; en la URL de la página se lee: "Décima Primera Sesión Ordinaria 2011-nov-11", y aporta información coherente sobre el propósito original del proyecto y los intentos por relanzarlo:

"Red Ferroviaria

Actualmente no existe conectividad directa del Puerto Dos Bocas con las vías del ferrocarril del Sureste, ya que la estación más cercana se encuentra a 96 kilómetros de distancia, en el Municipio de Huimanguillo. En este sentido, las autoridades del Estado de Tabasco han emprendido el proyecto para la construcción de un ramal ferroviario que unirá el Puerto Dos Bocas con la vía principal del ferrocarril del sureste, a través de la Estación Chontalpa, del municipio de Huimanguillo, Tabasco."

Lamentablemente el trazo final de la autopista Cárdenas - Agua Dulce, que fue puesta en operación en 1998, dejó fuera del cuerpo de la carretera el puente inicialmente referido, de manera que muy probablemente continuará fiel a su vocación de "inútil" o "inservible", pues lo más funcional es que se construya un paso superior ferroviario para salvar dicha autopista.

2.- Oportunidades que genera el ramal Ing Roberto Ayala (antes Estación Chontalpa)-Dos Bocas

Conectividad regional requiere integrar a Tabasco al Sistema Ferroviario Nacional

a) Expansión de los servicios de transporte de pasajeros

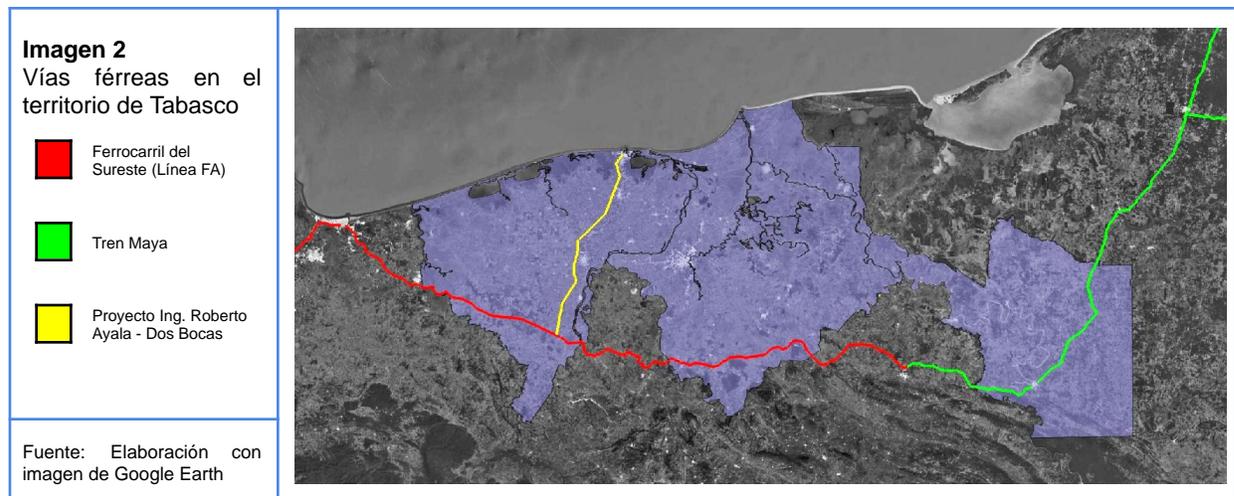
El proyecto original "**Estación Chontalpa-Dos Bocas**" proponía únicamente la construcción y funcionamiento de dos estaciones, una en cada terminal; esto obedece a que la infraestructura se proyectó exclusivamente para el servicio de carga, particularmente de la industria petrolera. La **Terminal de Usos Múltiples del Puerto Dos Bocas (TUMDB)** se construyó hasta 1999, abriendo la posibilidad de nuevos negocios, pero también relacionados con dicha industria.

La propuesta de campaña de la **Dra. Claudia Sheinbaum**⁽³⁾, expuso una visión humanista, con enfoque en otorgar al transporte y la seguridad de las personas mayor valor que al transporte de mercancías; esta visión es opuesta a los dogmas neoliberales por lo que se están realizando las obras según el plan trazado por el expresidente Andrés Manuel López Obrador, para que a las vías férreas concesionadas, que desde su privatización se han utilizado solo para el transporte de carga, regresen los trenes de pasajeros; cito:

"Logros de la Cuarta Transformación. Este gobierno ha mantenido la inversión con recursos fiscales en el sector, en gran medida por los proyectos regionales derivados de la priorización del desarrollo ferroviario de pasajeros..."

...
"INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE PASAJEROS. Con el regreso de los trenes de pasajeros, México se conectará de manera más eficiente y sostenible. Este objetivo estratégico permitirá utilizar las vías férreas para el transporte de pasajeros y de carga, lo que favorecerá inversiones en actividades comerciales, corporativas, industriales, sociales y turísticas, al reducir los tiempos de traslado en más de 40% y hacerlos un 15% más económicos, así como mitigar las emisiones contaminantes en un 80%."

En la **Imagen 2** se muestran las líneas existentes en el territorio de Tabasco; destacadamente el **Tren Maya** fue inicialmente construido sólo para el transporte de pasajeros y actualmente se está implementando el sistema de carga de mercancías. En cuanto al Ferrocarril del Sureste, a cargo de la Secretaría de Marina, se ha denominado **Línea FA** "(Coatzacoalcos - Palenque): 330 km, con servicio de carga y pasajeros desde septiembre de 2024."⁽⁴⁾



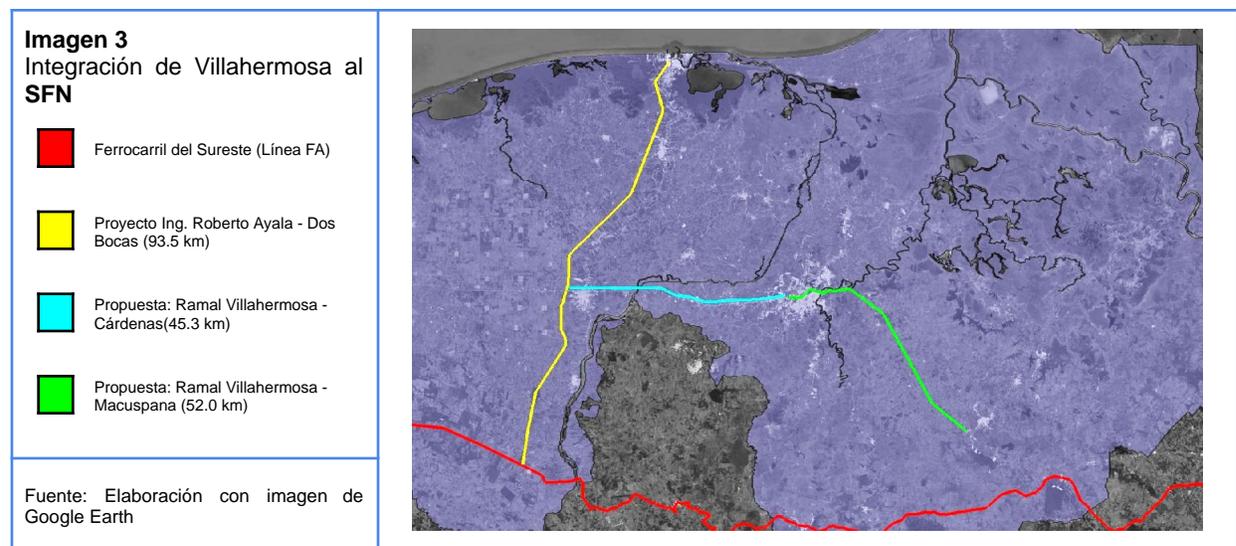
Conectividad regional requiere integrar a Tabasco al Sistema Ferroviario Nacional

b) Integración de Villahermosa al Sistema Ferroviario Nacional

Una visión estratégica de la infraestructura ferroviaria para lograr el desarrollo regional, supone la construcción y funcionamiento de una estación en Cárdenas para el transporte de pasajeros y carga de mercancías, acción que es fundamental para iniciar la integración de Villahermosa al **Sistema Ferroviario Nacional (SFN)** mediante una línea de 45.3 kilómetros, que conectaría el centro del estado con el ramal **Ing. Roberto Ayala - Dos Bocas** y con la **Línea FA**.

La capital del estado de Tabasco no debe quedar excluida de estos proyectos porque es el núcleo poblacional, administrativo y comercial del estado; es el eje de funcionamiento de la industria petrolera y además es el nodo de enlace del sistema carretero regional.

Un ejemplo del desarrollo asociado a la cercanía de las líneas férreas, es el reciente anuncio de la construcción de un **Polo de Desarrollo para el Bienestar (PODEBI)** en el municipio de Teapa, Tabasco, lo que es favorable para el estado de Tabasco pero que debe extenderse hacia las otras regiones; en el siguiente croquis se plantea la ampliación del **SFN**, mediante una ramificación para la integración de Villahermosa.



También se representa un proyecto ferroviario de altísimo valor estratégico, que es el eje **Cárdenas - Villahermosa - Macuspana**, con longitud aproximada de 100 kilómetros (los tres municipios concentran el 45% de la población de Tabasco); puede constituir la base de un sistema de transporte público seguro, masivo, económico y ambientalmente sostenible, pues empezaría a desmontar el parque vehicular automotor hiper contaminante que agobia al estado. Un punto interesante es que Macuspana se ubica a tan solo 20 kilómetros de la **Línea FA**, a su paso por el poblado Buenavista, colindante con la fábrica de la cementera Apasco.

c) Construir el libramiento carretero de Paraíso a Dos Bocas

La construcción de una terminal multimodal en Dos Bocas: marítima - ferroviaria - carretera, es necesaria para desarrollar el potencial de conectividad de la infraestructura integrada; sin

Conectividad regional requiere integrar a Tabasco al Sistema Ferroviario Nacional

embargo, la **Refinería Olmeca** ocupó los terrenos que estaban destinados a la terminal (muy cerca de la entrada a la **TUMDB**), que inicialmente consistía en un patio de recibo-clasificación-despacho, y probablemente se agregarán componentes en la etapa actual.

En abril de 2025 publiqué un documento titulado: "NUEVO LIBRAMIENTO DE PARAÍSO A LA REFINERÍA OLMECA Y AL PUERTO DE DOS BOCAS", en el que expuse:

***Primera.** Se justifica plenamente la búsqueda de rutas alternativas al trayecto esbozado en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Paraíso, por la vulnerabilidad de los ecosistemas de manglares, que pueden resultar severamente impactados por la construcción de una vialidad de altísimo aforo.*

***Segunda.** Es posible maximizar la utilización del derecho de vía existente en el tramo en el que confluye la infraestructura, proyectando viaductos elevados (del tipo de los construidos para el Tren Maya) para la subestructura de las vías férreas y el libramiento vehicular en el que deben incluirse carriles para motocicletas y simultáneamente alojar las líneas de transmisión eléctrica de alta tensión. "*

La razón, es porque el trazo propuesto actualmente para el libramiento carretero de Paraíso, afectará el límite del **Área Natural Protegida Estatal "Laguna Mecoacán"**, ya que conduce a la Puerta 2 de la **Refinería Olmeca**, en la proximidad de la Villa Puerto Ceiba, a más de 3 kilómetros del **DDV** del tren y del acceso a la **TUMDB**, lo que implica que será necesario implementar actividades de logística y maniobras para lograr una conexión completa.

Imagen 4. Libramiento de Paraíso a la refinería Olmeca y al puerto Dos Bocas

 Ruta establecida en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano 2022

 Ruta alternativa con un tramo junto a la vía férrea.

Fuente: Google Earth y PMDU de Paraíso 2022.



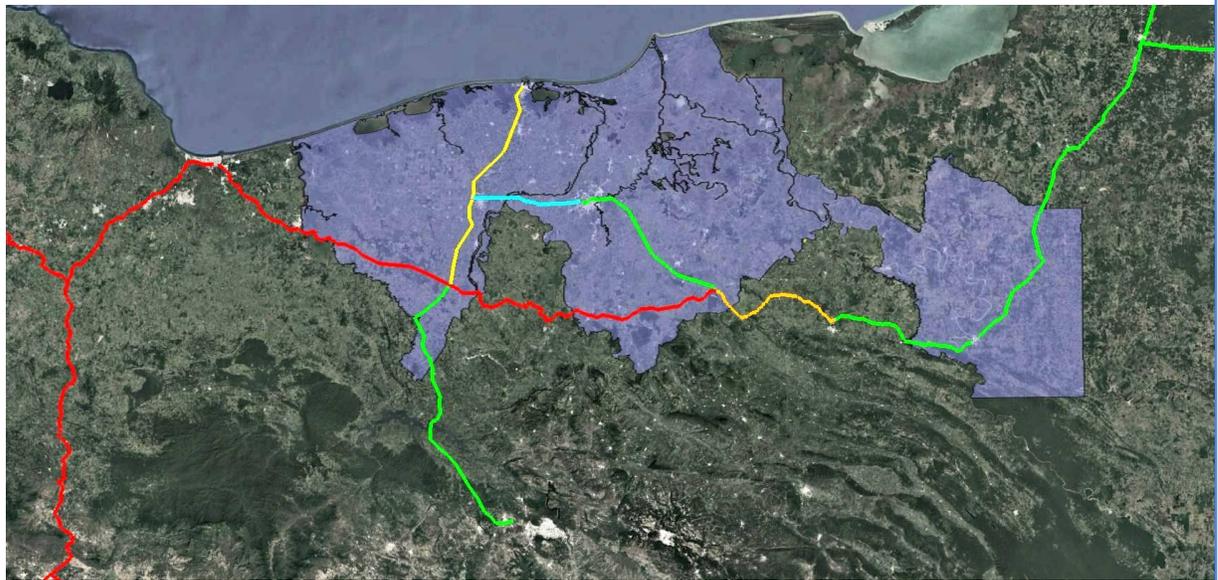
A principios de mayo de 2025 ocurrió un derrame en un ducto que conduce hidrocarburos desde una de las plataformas de perforación hasta la terminal marítima de Dos Bocas, por lo que las corrientes marinas y el oleaje lo esparcieron por la costa causando un severo impacto ambiental y económico. El gobierno de Tabasco⁽⁵⁾ interpuso una denuncia ante la **Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos (ASEA)**.

Conectividad regional requiere integrar a Tabasco al Sistema Ferroviario Nacional

Los derrames y fugas de materiales peligrosos, contaminación por tráfico (ruido, quema de combustibles, lubricantes, micropartículas, neumáticos, etc.) justifican que la infraestructura carretera se aleje lo más posible de un ecosistema vulnerable, que debe ser objeto de cuidado y conservación, como lo son los bosques de mangle.

3.- Es oportuno proyectar el alcance de un sistema ferroviario regional Tabasco-Chiapas

En la **Imagen-5** se plantea la posibilidad de un sistema regional para la conectividad de la región Tabasco-Chiapas, incluyendo Villahermosa y la capital de Chiapas: Tuxtla Gutiérrez; formaría parte del mismo sistema regional la prolongación del **Tren Maya** desde Palenque hasta Villahermosa y el enlace con la red que conforma el **Tren Interoceánico**.



Fuente: Elaboración con imagen de Google Earth

Imagen 5 Alcance de un Sistema Ferroviario Regional Tabasco-Chiapas

- Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (**Línea Z**) y Ferrocarril del Sureste (**Línea FA**)
- Proyecto Ing. Roberto Ayala - Dos Bocas (**93.5 km**)
- Propuesta: Ramal Villahermosa - Cárdenas (**45.3 km**)
- Propuestas: Ramales Villahermosa - Macuspana (**52.0 km**), Macuspana - Buenavista (**22.0 km**) e Ing. Roberto Ayala - Tuxtla Gutiérrez (**128 km**)
Tren Maya, a partir de la Estación Palenque con dirección a Escárcega y la península de Yucatán
- Propuesta: Tramo Buenavista - Palenque (**64.0 km**), compartido **Línea FA** y ampliación de **Tren Maya**

Conectividad regional requiere integrar a Tabasco al Sistema Ferroviario Nacional

Componentes del proyecto regional Tabasco-Chiapas

- A. La conexión **Cárdenas - Villahermosa (45.3 km)** está explicada en el cuerpo del documento; requiere la obtención del **DDV** y construir completamente las terracerías y vías férreas; su importancia estratégica reside en que se convertiría en la primera infraestructura ferroviaria que permitirá la conectividad de Villahermosa al **SFN**.
- B. Es fundamental para Tabasco la integración de Villahermosa al Tren Maya mediante el tramo **Palenque-Villahermosa (138.0 km)**; puede adecuarse un segmento de la **Línea FA** en el tramo **Palenque - Buenavista (64.0 km)** que pasa por Salto de Agua, Chiapas, cuenta con **DDV** y se encuentra actualmente en operación, en tanto que la sección **Buenavista - Villahermosa (74.0 km)** incluye el paso por Macuspana, Tabasco, requiere adquirir el **DDV** y construir la totalidad de la infraestructura.
- C. La ampliación del **SFN** hacia la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, capital del estado de Chiapas puede plantearse mediante la ramificación **Ing. Arturo Ayala - Tuxtla Gutiérrez (128.8 km)**, siguiendo el trazo de una parte de la carretera federal 187 (Raudales Malpaso-El Bellote) y una sección de la carretera federal 145D (Las Choapas-Ocozocuatla).
- D. La suma de trayectorias de los proyectos propuestos resulta en **248 kilómetros adicionales** a la longitud del ramal **Ing. Arturo Ayala - Dos Bocas (93.5 km)**, es decir, con este alcance el proyecto regional sumaría **341 kilómetros**.

Citas y Referencias

(1) MIA REGIONAL "CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA DE LA ESTACIÓN INGENIERO ROBERTO AYALA "ANTES ESTACIÓN CHONTALPA", HUIMANGUILLO AL PUERTO DE DOS BOCAS, PARAÍSO, TABASCO.

<http://sinat.semarnat.gob.mx/dgiraDocs/documentos/tab/estudios/2010/27TA2010V0028.pdf>

(2) "Conectividad" - puertodosbocas.com.mx, Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas

https://www.puertodosbocas.com.mx/docs/PDF/Comite_Informacion/11%20Decima%20Primera%20Sesion%20Ordinaria%2011-Nov-11.pdf

(3) Libro "**100 PASOS PARA LA TRANSFORMACIÓN**", EJES INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO, P-140, Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, marzo de 2024.

(4) "**El Corredor Interoceánico: un nuevo puente para el comercio global y una oportunidad real para la población del sureste de México**", Comunicado de prensa núm.: 030/2025, Secretaría de Marina, 14 de junio de 2025

<https://www.gob.mx/semar/prensa/el-corredor-interoceanico-un-nuevo-puente-para-el-comercio-global-y-una-oportunidad-real-para-la-poblacion-del-sureste-de-mexico?idiom=es>

(5) "**Garantizar justicia ambiental, compromiso del Gobierno de Tabasco ante derrame de hidrocarburo frente a costas de Paraíso**", Portal Tabasco, 6 de mayo de 2025

<https://tabasco.gob.mx/comunicados/garantizar-justicia-ambiental-compromiso-del-gobierno-de-tabasco-ante-derrame-de>