

**DIP. JUAN ANTONIO MAGAÑA DE LA MORA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO  
DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO  
PRESENTE**

Belinda Iturbide Díaz, Diputada de la Septuagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 8° fracción II y 241 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, presento a esta Soberanía Posicionamiento con relación a la renacionalización de los ferrocarriles, lo que hago al tenor de la siguiente:

1

**Exposición de Motivos**

El próximo 23 de junio, México conmemora un hecho histórico que marcó la soberanía y el desarrollo nacional del siglo XX: la nacionalización de los ferrocarriles decretada por el general Lázaro Cárdenas del Río en 1937.

87 años después, en el marco de la Cuarta Transformación, este legado cobra nueva fuerza con la visión de Estado de la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo: estamos viviendo la renacionalización de los trenes para pasajeros, repito, gracias al segundo piso de la 4t estamos renacionalizando los ferrocarriles mexicanos.

Nuestra presidenta con A, ha anunciado una de las agendas ferroviarias más ambiciosas del México moderno. La historia no se repite, pero sí se continúa. Hoy, la nación retoma sus rieles.

Durante la Revolución Mexicana, los trenes no solo transportaron mercancías: movilizaron ejércitos, evacuaron heridos, llevaron víveres al frente de batalla y se convirtieron en arterias estratégicas de la lucha. Precisamente por su importancia táctica, muchas vías férreas fueron destruidas con el fin de impedir el paso de las tropas enemigas, dejando en ruinas tramos enteros que, tras el conflicto, requirieron grandes inversiones para su reconstrucción.

Estas inversiones llegaron, en su mayoría, de empresas de capital extranjero, especialmente de origen estadounidense y británico, que al poco tiempo comenzaron a imponer condiciones lesivas para el país: exigieron subsidios, exenciones fiscales y el uso de la fuerza pública para sofocar las demandas laborales de los trabajadores ferroviarios, quienes luchaban por mejores condiciones de vida.

Ante esta situación de dependencia y explotación, y consciente del papel estratégico del ferrocarril como medio de comunicación, de integración territorial y de soberanía,

el presidente Lázaro Cárdenas tomó la decisión histórica de nacionalizar Ferrocarriles Nacionales de México.

El 23 de junio de 1937, con fundamento en la Ley de Expropiación de 1936, firmó el decreto que liberó al sistema ferroviario de la intervención de intereses extranjeros. Al día siguiente, el Diario Oficial de la Federación publicó esta medida trascendental que marcó el inicio de una nueva etapa.

La nacionalización permitió al Estado mejorar las condiciones del servicio, expandir las líneas, sanear las finanzas del sistema y, sobre todo, garantizar que el ferrocarril respondiera al interés público y no al lucro privado.

Durante décadas, los trenes fueron símbolo de modernidad, movilidad y justicia territorial. Unieron pueblos, acercaron regiones, permitieron que millones de personas accedieran al trabajo, a la salud, a la educación y al esparcimiento. El tren era parte del paisaje cotidiano de la nación y un vehículo de dignidad para los sectores populares. Sin embargo, el periodo neoliberal truncó esta vocación.

A partir de los años ochenta, los gobiernos tecnócratas abandonaron la inversión pública en ferrocarriles, desmantelaron estaciones, cerraron rutas y promovieron la

privatización del servicio, reduciendo el sistema ferroviario al transporte exclusivo de carga. La lógica del mercado se impuso sobre la lógica del bienestar.

El pueblo mexicano pasó de viajar en tren a mirar las vías oxidadas, testigos mudos del olvido.

La llegada del presidente Andrés Manuel López Obrador en 2018 marcó un cambio profundo. Con la Cuarta Transformación, el Estado volvió a ser el motor del desarrollo. El Tren Maya, el Tren Interoceánico y el rescate de rutas abandonadas pusieron al ferrocarril nuevamente en el centro de la política pública.

Hoy, la presidenta Claudia Sheinbaum ha asumido el compromiso de consolidar este impulso con una agenda ferroviaria de largo aliento. Su proyecto incluye más de 3,000 kilómetros de vías para pasajeros, pensadas para integrar regiones, reducir desigualdades, promover la sustentabilidad y recuperar la movilidad digna del pueblo.

No se trata solo de mirar al pasado con nostalgia, sino de proyectar hacia el futuro una infraestructura que haga justicia al legado cardenista y responda a las necesidades del siglo XXI.

Entre los proyectos prioritarios destacan el Tren México-Querétaro, con 225 kilómetros de longitud y una inversión estimada en 75,000 millones de pesos, que generará más de 490,000 empleos directos e indirectos, y reducirá los tiempos de traslado a una hora y 40 minutos.

También se desarrollará el Tren México-Pachuca, de 94 kilómetros, con fecha de conclusión en 2029; el Tren Saltillo-Nuevo Laredo, pasando por Monterrey, cuya construcción iniciará en 2025; y el Tren AIFA-Pachuca, además de la expansión del Tren Interurbano México-Toluca. Todos estos proyectos buscan articular los centros urbanos, mejorar la conectividad del país y reducir la presión sobre las carreteras.

Las cifras respaldan esta estrategia. Según el Anuario Estadístico Ferroviario 2023, en ese año se transportaron 131.48 millones de toneladas de carga, así como 45.84 millones de pasajeros.

Esto representó un aumento del 2.35% en carga y del 5.81% en volumen de transporte ferroviario respecto al año anterior. Además, se estima que el ferrocarril es 70% más eficiente en consumo energético que el transporte por carretera, lo que lo convierte en una opción clave frente al cambio climático y la transición energética. En un contexto global de crisis ambiental, invertir en trenes es también una apuesta por el planeta.

Esta reactivación requiere un respaldo legislativo claro. Por ello, el Senado de la República ya analiza una iniciativa para declarar al transporte ferroviario de pasajeros como área prioritaria para el desarrollo nacional, en congruencia con el artículo 25 de la Constitución. Esto permitirá al Estado planificar de manera estratégica, invertir con visión de largo plazo y proteger el interés público frente a las presiones del capital privado. El ferrocarril no puede depender únicamente de la rentabilidad comercial: debe pensarse como un derecho social, como un puente entre regiones, como una palanca de desarrollo.

A 87 años del decreto de Lázaro Cárdenas, México se encuentra ante una nueva oportunidad histórica. Recuperar el ferrocarril es recuperar el país. La presidenta Claudia Sheinbaum —primera mujer en dirigir los destinos de la República— no sólo honra ese legado, sino que lo actualiza con inteligencia, con compromiso social y con una profunda responsabilidad ambiental. El tren es más que un medio de transporte: es símbolo de soberanía, de unidad nacional y de futuro compartido. No estamos ante una simple efeméride: estamos ante un renacimiento en marcha. Por ello, desde este posicionamiento, celebramos la nacionalización y la renacionalización de los ferrocarriles como una gesta viva. Hoy más que nunca, los trenes deben volver a andar al servicio del pueblo.

Es cuanto.

**Belinda Iturbide Díaz**  
**Diputada Distrito II Puruándiro**

PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO. Morelia, Michoacán de Ocampo, a 04 de junio de 2025.

**ATENTAMENTE**

**DIPUTADA BELINDA ITURBIDE DÍAZ**

7

