

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE INGENIERÍA

DIVISIÓN DE INGENIERIAS CIVIL Y GEOMATICA

FERROCARRILES

PROYECTO FINAL “EL CHEPE”

DR. JAIME DE JESUS PAREDES CAMACHO

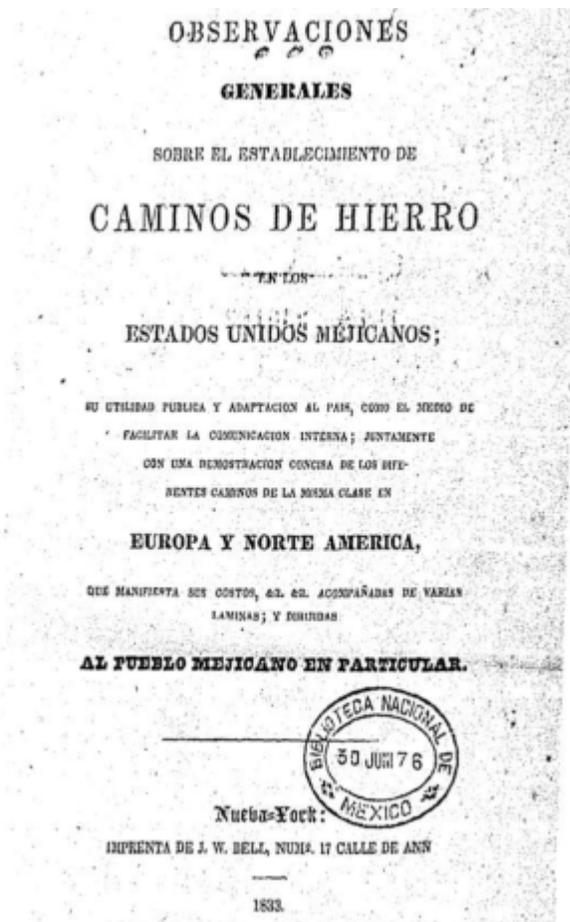
GARIBALDI MONTES ARTURO

## Índice:

- Introducción (Historia del ferrocarril de pasajeros en México) .....3
- Historia.....9
- Ruta y actividades.....12
- Carros y tarifas.....19
- Red.....24
- Referencias.....30

- Introducción (Historia del ferrocarril de pasajeros en México).

En 1833 se publicó en Nueva York un documento anónimo titulado “Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos”, el cual planteaba comunicación ferroviaria entre México y Veracruz y en 1837 se considera el inicio de la historia ferrocarrilera en México, cuando el presidente Anastasio Bustamante le otorgó al exministro de hacienda Francisco de Arrillaga, la construcción de la primera línea ferroviaria para conectar el puerto de Veracruz a la capital, con un costo estimado de \$ 6,500,000.



Esta concesión, la primera de su tipo, fue otorgada el 22 de agosto de 1837, en la cual Francisco asumía el compromiso de construir una vía doble de la Ciudad de México a Veracruz, con un ramal a Puebla, duraría 30 años, período en el que el concesionario debía entregar un millón de pesos al Estado. Arrillaga decidió que la vía partiera de Veracruz hacia San Juan, a poco más de 20 kilómetros del puerto y no incluir Xalapa, Córdoba y Orizaba.

En mayo de 1842, el gobierno de Antonio López de Santa Anna autorizó la segunda concesión para esta línea, la cual fue otorgada a la Comisión de Acreedores al Camino de Perote a Veracruz, la concesión estipulaba que la Comisión cobraría el adeudo al término de la instalación del ferrocarril de Veracruz a San Juan. Los trabajos comenzaron en noviembre de 1842, con personal técnico belga y materiales provenientes de Inglaterra.

Ocho años después, el 16 de septiembre de 1850, fue inaugurado el primer tramo ferroviario del país, con una longitud de 11.5 kilómetros, que iba de Veracruz a El Molino. Los vagones ocupados por los nerviosos invitados fueron jalados por “La Veracruzana”, locomotora construida en Bélgica, que corrió a la entonces impresionante velocidad de 40 kilómetros por hora. Sin embargo, este primer viaje en tren no calmó la inconformidad del Ejecutivo por la lentitud de las obras, por lo que en 1850 el proyecto pasó a manos del Estado y fue durante este año que el servicio de pasajeros por ferrocarril comenzó a ofrecerse.

Para 1853 fue otorgada la tercera concesión al británico John Laurie Rickards, sin resultados, el privilegio fue anulado en agosto de 1855. Ese mismo año, la Compañía de los Hermanos Mosso obtuvo una concesión para construir un ferrocarril que tenía como punto de partida el tramo inaugurado y como destino la capital del país con paso por la ciudad de Puebla y los llanos de Apam. Esta concesión fue transferida en octubre de 1856 a Antonio Escandón, empresario orizabeño que jugaría un papel decisivo en el establecimiento del Ferrocarril Mexicano. Al año siguiente se inauguró la línea entre la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe. Hacia finales de 1857, Escandón viajó a los Estados Unidos e Inglaterra. En el primer país, contrató a Andrew Talcott, ingeniero que definió la ruta del Ferrocarril Mexicano con paso por Orizaba y un ramal a Puebla. En el segundo, su misión fue la venta de acciones de la Compañía.

Para 1862, ya se habían construido 41 kilómetros de vía que iban de Veracruz con rumbo al centro del país. Al año siguiente Escandón cedió su privilegio y se constituyó en Londres la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano. Durante 1867 se escribe el “Reglamento para la seguridad, policía, conservación y uso de los caminos de fierro”, el cual estipula que las compañías de ferrocarriles están obligadas a someter a la aprobación del gobierno las tarifas y reglamentos para el servicio y explotación de los caminos de fierro. Para el año de 1869 ya se transportaban anualmente 1’681,338 pasajeros a lo largo de 7 líneas ferroviarias, siendo México-Tacubaya y México-Tlalpan las más utilizadas.



Durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada la tan anhelada ruta fue inaugurada el 1 de enero de 1873 y en los años siguientes el Ferrocarril Mexicano continuó con el tendido de vías para unir regiones aledañas al paso de la vía principal. También durante este año, es inaugurada la primera estación de ferrocarril en la Ciudad de México, la estación de Buenavista, la cual sería el punto de partida para la primera gran ruta de ferrocarril de pasajeros, de México al puerto de Veracruz. En 1880 se da una concesión a los dueños e inversionistas de la Atchison, Topeka y Kansas, con lo que se constituyó el Ferrocarril Central Mexicano que inició la construcción de una línea para enlazar Ciudad Juárez con la Ciudad de México.

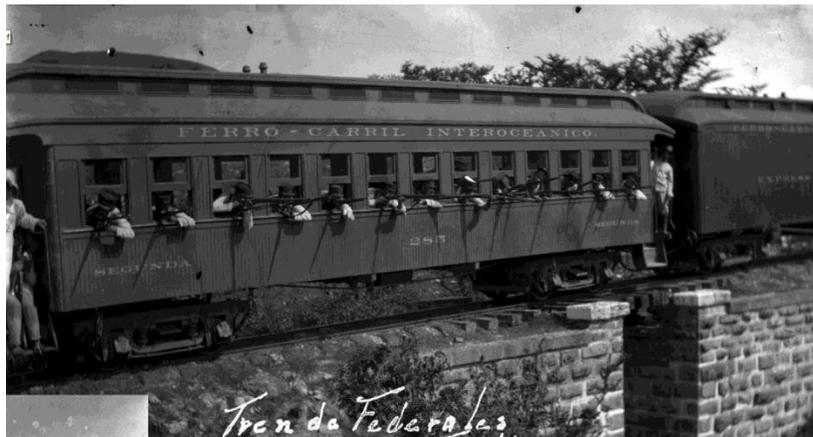
Posteriormente con Porfirio Díaz se consolida la red ferroviaria y en 1908 se crea la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, organismo que fungió para administrar las concesiones de todos los ferrocarriles del país, se contaba con más de 20 mil kilómetros de vías férreas operando diariamente y se ampliaron y construyeron nuevas estaciones y comunicaciones ferroviarias llevadas a cabo por diversas compañías francesas, inglesas y estadounidenses.



Algunos aspectos generales de la política ferroviaria porfiriana son:

1. El Estado mexicano subvencionó a las empresas constructoras.
2. De 1876 a 1880 el gobierno mexicano otorgó 28 concesiones a los gobiernos de los estados y 3 a compañías privadas estadounidenses, que comenzaron los trabajos de construcción, para 1884 ya era posible viajar de México a Chicago por las vías del Ferrocarril Central Mexicano.
3. El gobierno puso en práctica una nueva política para licitar ferrocarriles que incluyó la expedición de la “Ley de Ferrocarriles” en 1899.
4. Las empresas ofrecían servicio de pasajeros de 1ª, 2ª, 3ª clase y Pullman, con tarifas previamente aprobadas por la SCOP, con diversos servicios turísticos que iban desde la ciudad de México hasta la frontera norte.

Durante la Revolución Mexicana, los ferrocarriles mexicanos sufrieron un gran deterioro, sin embargo, el servicio de pasajeros durante la lucha armada no se suspendió de manera definitiva, algunos coches de pasajeros se utilizaron en el traslado de las tropas.



Para 1924 el presidente Plutarco Elías Calles se encontró con que los pagos de la deuda ferroviaria habían sido suspendidos y se realizó un nuevo acuerdo, en 1925 se pone en operación la línea electrificada de Esperanza a Paso del Macho, del Ferrocarril Mexicano, en 1927 se concluye la línea de Nogales a Guadalajara, del Ferrocarril Sudpacífico de México, durante este periodo el ferrocarril fue el transporte que brindó servicio de pasajeros de manera masiva, conectando la frontera norte con el centro del país, así como al Golfo y con el Pacífico y dio acceso a zonas rurales inaccesibles para otros medios de transporte.

En 1936 el presidente Lázaro Cárdenas comisionó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para proyectar la línea de Sonora a Baja California y encargó a la compañía Líneas Férreas de México, S. A. la construcción del ferrocarril del Sureste, en 1937 se lleva a cabo la expropiación y nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México. Durante la II Guerra Mundial, el movimiento de pasajeros por ferrocarril se incrementó y como consecuencia de la guerra el número de migrantes aumentó.

Entre 1960 y 1980 el ferrocarril fue perdiendo a nivel mundial la lucha contra el autotransporte, el gobierno mexicano consiguió y otorgó financiamiento a los Ferrocarriles Nacionales de México, se sustituyeron las locomotoras de vapor por las diésel, se transformaron los talleres, se construyeron terminales, se incorporó al sistema la línea de Coahuila y Zacatecas y el ferrocarril Tijuana – Tecate que era el último en manos extranjeras y continuó brindando un servicio de pasajeros al que consideró como un servicio de utilidad pública ya que era el medio principal de transporte de grandes núcleos de la población de recursos económicos bajos, también, el ferrocarril siguió siendo el medio de transporte en muchas regiones que de otra manera quedarían aisladas.



En la década de 1980 se impulsó nuevamente al servicio de pasajeros, se compraron nuevos coches fabricados por la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril y se establecieron los llamados “trenes estrella”, con servicios dormitorio y de primera clase, todavía es esta década, partían de Buenavista los ferrocarriles de pasajeros emblemáticos de México, con nombres alusivos a su destino: El Tapatío, o El Jarocho. Hubo rutas con servicio Pullman, que introdujeron en los trenes coches cama y coches comedor. La demanda de transporte de pasajeros fue en descenso a causa de la mayor competitividad, calidad y flexibilidad del autotransporte.

En 1995 el presidente Ernesto Zedillo decide privatizar Ferrocarriles Nacionales de México y para 1997 los Ferrocarriles Nacionales de México transportaban menos de 1% de los pasajeros que viajaban por vía terrestre y el tráfico se concentraba en 60 rutas, ese mismo año se da el cierre de servicios de pasajeros. En 2001 se anuncia la desaparición de dicho organismo, a partir de este punto se puede considerar que México se queda prácticamente sin transporte ferroviario de pasajeros, salvo los servicios turísticos que actualmente ofrece Ferromex en la línea Chihuahua-Pacífico, conocido como el Chepe, el cual va de Chihuahua a Los Mochis.

- Historia.

El Chepe es una obra de la ingeniería ferroviaria construida durante los Siglos XIX y XX ya que a mediados del siglo XVIII surgió la necesidad de trasladar grano desde Kansas, Estados Unidos, hasta el océano Pacífico, en Sinaloa, para que desde ahí se embarcara a distintas partes del mundo. En 1861 Albert Kinsey Owen vino a México como ingeniero de una empresa ferroviaria, y recorriendo la costa del Pacífico llegó a la Bahía de Oguira, hoy Topolobampo, donde consideró ideal para sus fines, formar una compañía México-Norteamericana para construir un ferrocarril que uniera al medio Oeste Norteamericano con la bahía. En 1863 en una reunión con gobernadores y con el Congreso de los Estados Unidos expuso su idea, pero no tuvo éxito.

De 1875 a 1879 Owen se dedicó únicamente a hacer propaganda de su idea y a proponer diversos proyectos de obras públicas para el Gobierno Mexicano y finalmente obtuvo una concesión para construir un ferrocarril entre Piedras Negras y Topolobampo, con ramales a Mazatlán, Álamos y Presidio del Norte, hoy ciudad Ojinaga, Chihuahua, este proyecto no se concretó debido a una mala planeación. En 1897, Enrique Creel y Alfredo Spindlove obtuvieron la concesión para una línea de Chihuahua y el Pacífico. Su compañía llamada "Chihuahua al Pacífico" construyó 194 kilómetros de vía en el estado de Chihuahua, entre la capital y el poblado de Miñaca.



En 1899 la concesión de Owen es transferida a Kansas City, México y Oriente que a su vez era propietaria de una concesión para la construcción de una línea entre Ojinaga y Chihuahua. Entre 1902 y 1908 Kansas construyó 483 km en dos tramos Topolobampo-San Pedro (Sinaloa) y Creel-Chihuahua. El primer intento formal para construir un ferrocarril entre Estados Unidos y la costa del Pacífico, correspondió a Arthur E. Stillwell, un hombre de negocios

que tuvo la visión de que este proyecto atraería el tráfico de carga del extremo oriente hacia el medio oeste americano por medio una línea ferroviaria más corta: Kansas City–Topolobampo.

Pero fue durante el periodo revolucionario que las empresas pudieron concluir algunas líneas. De 1910 a 1914, el Ferrocarril del Noroeste concluyó el tramo Temósachic-Casas Grandes y el ferrocarril Kansas, con diferente administración el tramo Chihuahua-Ojinaga y, por último, el ferrocarril Chihuahua al Pacífico de Enrique Creel, el tramo Chihuahua-Creel.

En 1940, el gobierno mexicano adquirió los derechos del Ferrocarril Kansas City, México and Oriente Railroad Co., y en mayo de 1952 tomó posesión de la línea explotada por The Mexican Northwestern Railway Co., integrándose de este modo en 1955 con la fusión de estas dos empresas, el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A de C.V.

El tramo faltante y más complejo de 258 kilómetros para comenzar a brindar el servicio del tren Chepe, entre la estación Creel en Chihuahua y Heriberto Valdés (San Pedro) en Sinaloa, que cruza el macizo de la Sierra Madre Occidental, fue concluido por parte del Gobierno Federal.

El 24 de noviembre de 1961 el tramo fue inaugurado en la estación de Témoris (lugar donde hay una placa conmemorativa) por el presidente Adolfo López Mateos, nombrado como Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. Su construcción y reconstrucción, además de la importante inversión de \$ 1,133'000 millones de pesos efectuada hasta el 30 de junio de 1961, requirió de un gran esfuerzo técnico y humano para superar los grandes obstáculos de la imponente Sierra Tarahumara.

Fue el 11 de junio de 1987 cuando por Decreto del Ejecutivo Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico pasa a formar parte del sistema ferroviario nacional (Ferrocarriles Nacionales de México).

El 22 de junio de 1997, el Gobierno Federal a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, otorga a Ferrocarril Pacífico Norte, S.A. de C.V., los títulos de concesión por 50 años para operar y explotar la vía troncal Pacífico- Norte y la ruta corta Ojinaga-Topolobampo (Chihuahua- Pacífico). Esta concesión no incluía el ramal La Junta a Nuevo Casas Grandes, Chih., quedando cancelado desde entonces.

El 04 de diciembre de 1997 cuando Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. De C.V., obtuvo la concesión, cambia la razón por Ferrocarril Mexicano, S.A. De

C.V., y ya como parte de Ferromex, inicia operaciones el 19 de febrero de 1998. En noviembre de 2011 los gobernadores de los estados de Chihuahua y Sinaloa colocaron placa conmemorativa de los 50 años de servicio.



- Ruta y actividades.

El Chepe inicia su travesía en la capital de Chihuahua y termina en Los Mochis y viceversa, haciendo paradas en distintos poblados y mostrando a sus usuarios increíbles paisajes que van desde bosques, río, lagunas, montañas y barrancas. No solamente es un tren turístico, ya que también es una alternativa de transporte para las poblaciones y comunidades de difícil acceso, siendo el único medio de transporte en algunas zonas, teniendo el Chepe Regional y el Chepe Express.

Primero, el Chepe Regional, es un tren de transporte “tradicional” cuyo servicio transporta a las comunidades rarámuri, tarahumaras y locales con una tarifa económica a través de la Sierra en las Barrancas del Cobre. Solo cuenta con una categoría de viaje para los turistas con un rango de precios de entre 700 - 3,000 pesos mexicanos dependiendo de la ruta y para los locales, da servicio con la clase económica y clase social de venta en taquilla solo para los locales.

Este tren cuenta con 4 corridas a la semana, 2 en sentido norte y 2 en sentido sur con una duración aproximada de 15 horas de viaje, cuenta con servicio de snacks, cafetería y baños al final de cada vagón. Esta ruta tiene parada en estos 16 destinos: Chihuahua, Cuauhtémoc, La junta, San Juanito, Creel, Pitorreal, Divisadero, Posada Barrancas, San Rafael, Cuilecto, Bahuichivo, Témoris, Loreto, El Fuerte, Sufragio y Los Mochis. Se anexa una tabla con las tarifas y horarios de este tren.

## TARIFARIO Y HORARIOS

CHEPE REGIONAL TURISTA



REGIONAL TURISTA		REGIONAL TURISTA		DE CHIHUAHUA A LOS MOCHIS		DE LOS MOCHIS A CHIHUAHUA	
Ruta Los Mochis a:		Ruta Chihuahua a:		Miércoles y Sábado		Jueves y Domingo	
	Pasajero		Pasajero	Hora	Estación de salida	Hora	Estación de salida
El Fuerte	\$682	Cuauhtémoc	\$734	06:00	Chihuahua	06:00	Los Mochis
Temoris	\$1,181	San Juanito	\$1,468	08:25	Cuauhtémoc	07:10	Sufragio
Bahuichivo	\$1,396	Creel	\$1,839	09:24	La Junta	08:19	El Fuerte
Cuilecto	\$1,435	Pitorreal	\$1,849	11:03	San Juanito	09:23	Loreto
San Rafael	\$1,573	Divisadero	\$1,959	11:47	Creel	11:24	Temoris
Posada Barrancas	\$1,628	Posada Barrancas	\$1,981	12:42	Pitorreal	12:24	Bahuichivo
Divisadero	\$1,650	San Rafael	\$2,037	13:41	Divisadero	12:35	Cuilecto
Pitorreal	\$1,761	Cuilecto	\$2,175	13:52	Posada Barrancas	13:29	San Rafael
Creel	\$1,970	Bahuichivo	\$2,213	14:16	San Rafael	13:46	Posada Barrancas
San Juanito	\$2,142	Temoris	\$2,429	14:58	Cuilecto	14:14	Divisadero
Cuauhtémoc	\$2,870	El Fuerte	\$3,157	15:12	Bahuichivo	14:45	Pitorreal
Chihuahua	\$3,604	Los Mochis	\$3,604	16:12	Temoris	15:39	Creel
				18:14	Loreto	16:23	San Juanito
				19:19	El Fuerte	18:12	La Junta
				20:26	Sufragio	19:07	Cuauhtémoc
				21:28	Los Mochis	21:24	Chihuahua

\* Favor de llegar media hora antes de la salida del tren.  
 \* Las quejas por violación a las reglas de aplicación del servicio público de Transporte Ferroviario deben ser tramitadas por los usuarios ante la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF)

[chepe.mx](http://chepe.mx)



Además, la estación de tren los Mochis, es una de las cabeceras del Chepe, que conecta con las Barrancas del Cobre e infinidad de otras actividades turísticas, de contemplación, de aventura y culturales. En las inmediaciones de Los Mochis se encuentra La bahía de Ohuira, la cual tiene su salida al mar custodiada por la península de Topolobampo y sobre el Gofio de California está la isla El Marivi, cuyas playas son muy populares y frecuentadas por los habitantes de Los Mochis, mientras que la isla está vinculada por un puente con la carretera panorámica que se extiende desde Topolobampo. Aguas afuera se encuentra el singular Farallón, un imponente macizo rocoso que emerge del mar hasta los 110 metros de altura.

La Bahía de Topolobampo destaca por ser un paraíso en el que abundan múltiples especies de flora y fauna, esta reserva se ubica a 23 kilómetros de Los Mochis. A solo 10 minutos de Topolobampo, se encuentra la “Cueva de los Murciélagos”, ubicada en un lugar que se fundamenta en la ecología, historia y cultura. Y en el corazón de la ciudad se encuentra el Jardín Botánico de Benjamín Francis mejor conocido como el Parque Sinaloa, el cual es considerado el pulmón de la ciudad.



Bahía de Topolobampo.

b) El Fuerte:

Es un lugar mágico, es la cuarta ciudad más poblada de Sinaloa, fue un importante pueblo minero con grandes mansiones hoy transformadas en hoteles o museos, lugar en donde en 1610 los nativos construyeron un importante fuerte para protegerse, dicho fuerte dio origen a su nombre. Es un destino natural donde abundan las actividades turísticas culturales como museos y palacios, también es punto de partida de numerosos paseos y ofrece varios miradores, por ejemplo, recorrer el río El Fuerte al anochecer o

al amanecer es una actividad imperdible. En el cerro de La Máscara se pueden apreciar antiguos grabados en piedra, así como el avistamiento de aves o la pesca.

También podrás aprender de la vida silvestre con un paseo en kayak, disfrutando el canto de las aves, la flora y la fauna destacando ranas, zorros y otros animales. También se pueden disfrutar caminatas por El Fuerte y el Malecón para apreciar la cultura y tradiciones de este pueblo tan pintoresco, como son las danzas locales, como lo es la danza del venado, una expresión centenaria que proviene de los Yaquis y los Mayos, habitantes originales de esta zona límite entre los estados de Sonora y Sinaloa.



Kayak en El Fuerte

#### c) Bahuichivo:

La estación Bahuichivo localizada a 1,600 metros sobre el nivel del mar, es la puerta de entrada para actividades turísticas con bellezas naturales extraordinarias que incluyen todo lo que se puede esperar de un spa natural, desde caminatas hacia arroyos y cascadas a cabalgatas por senderos sinuosos con maravillosas vistas en cada paso con parajes donde se puede practicar el avistaje de aves de montaña. Las actividades continúan con una visita al pueblo de Cerocahui, poblado fundado en 1680 a partir de una misión Jesuítica, ubicado en un valle, con un microclima templado y húmedo, adorna el valle que rodea al pueblo, con una pradera verde todo el año.

Una de las atracciones turísticas más impresionantes es el mirador del Cerro Gallego, ubicado a casi 1900 metros de altura, desde donde puede admirarse toda la profundidad de las barrancas del cobre en una vista infinita, en la cual

abundan colores, texturas y todos los elementos de la naturaleza: aire, tierra y agua y al fondo de los desfiladeros, se divisa el rio Urique serpenteando alrededor del pueblo del mismo nombre. Se recomienda visitar la Cascada de Huicochi, ya que la caminata hacia la cascada permite disfrutar de la naturaleza por la orilla del arroyo que te llevará al final del cañón, donde se ubica la cascada.



Cascada de Huicochi

d) Divisadero:

En la estación Divisadero encontraras una infinidad de actividades turísticas, en especial relacionadas a deportes extremos; como lo sugiere su nombre, las vistas de cañones y barrancas es la actividad turística privilegiada en este paraje ya que está localizado a 2,100 metros sobre el nivel del mar, motivo por el cual, se han instalado los mejores hoteles de la región, construidos en las laderas de las barrancas, por lo cual, desde las habitaciones y balcones de esos hoteles se disfrutan las mejores vistas de las Barrancas del Cobre.

Esta parada, está ubicada en un punto desde donde pueden apreciarse tres cañones: Urique, Tararecua y del Cobre. Lo cual constituye a Divisadero en el epicentro de las actividades turísticas de las Sierras Tarahumara. Desde esta estación se accede también al Parque de Aventuras Barrancas del Cobre, donde se practica rapel y tirolesa. También se transita por inquietantes puentes colgantes o se escalan escarpados riscos. Entre muchos atractivos, este parque cuenta con un teleférico de tres kilómetros de largo, que es el tercero del mundo en extensión.

En Divisadero el vértigo y la adrenalina estimulan al visitante allí se combinan las vistas más relajantes, con actividades que ponen a prueba la destreza y

atención del turista, desde hacer una caminata por las Barrancas del Cobre con algún guía local, para practicar senderismo y conocer más a detalle sobre la región hasta descubrir de las culturas Tarahumaras y Rarámuris, culturas originales en la sierra noroeste mexicano, donde puedes descubrir de sus culturas, características y vestimentas en una excursión. O si lo prefieres, puedes sobrevolar los cañones en helicóptero con la experiencia del Vuelo del Colibrí para disfrutar la belleza natural de las Barrancas del Cobre.



Barrancas del Cobre

e) Creel:

La estación Creel ubicada a 2,350 metros sobre el nivel del mar, está ubicada en un pueblo mágico, es la puerta de entrada a la Sierra Tarahumara y por lo tanto, alberga la mayor población de tarahumaras, reconocidos por ser excelentes corredores además de grandes artesanos.

Desde Creel se pueden conocer los saltos de agua más imponentes de México, en El Parque Nacional Las Cascadas que se encuentra a una hora de Creel, se encuentra la cascada Basaseachi, con 256 metros de altura y la cascada Piedra Volada con 456 metros de altura que puede apreciarse en su esplendor en la época de lluvias.

En el pueblo de Creel se encuentra el museo de la Cultura Tarahumara o Rarámuris, en sus alrededores hay distintos valles con curiosas formaciones rocosas que le han dado nombre a cada uno. Así tenemos el valle de las ranas, el valle de los monjes y el valle de los hongos. En la misión de Causarate, al sur de Creel, hay un museo de arte que cuenta con oleos de gran tamaño representando pasajes bíblicos. Estas representaciones religiosas fueron utilizadas por los Jesuitas para evangelizar a los indígenas

y a tan solo 7 kilómetros de Creel se encuentra San Ignacio Arareko, un poblado rarámuri con un pequeño lago, en donde se realizan actividades acuáticas donde puedes rentar una lancha y disfrutar de este sitio de gran belleza.



Lago Areko

- Carros y tarifas.

Los vagones del Chepe están divididos en tres clases con una capacidad total para transportar hasta 520 pasajeros, siendo estos: primera clase, clase ejecutiva y clase turista, además de estas tres clases, el tren cuenta con un carro comedor, bar y terraza.

1. Primera clase:

Esta clase cuenta con los asientos más cómodos y ventanas panorámicas para admirar todos los detalles del majestuoso paisaje de la Sierra Tarahumara. Un boleto de primera clase incluye un alimento a bordo de la carta del comedor Urike, acceso preferencial al restaurante Urike, este es uno de los mayores beneficios de esta clase ya que tendrás acceso al domo comedor para poder degustar los mejores y exóticos sabores de los chefs más reconocidos de México, acceso exclusivo a la terraza y al bar.



El carro cuenta con 96 asientos ergonómicos reclinables y asientos encontrados con mesa central, incluye servicio de snacks y bebidas, con una barra con vista panorámica para poder disfrutar del paisaje natural, incluye atención personalizada y servicio a bordo, con pantallas HD, sistema de audio premium y baños de lujo.



## 2. Clase ejecutiva:

Esta clase es una excelente opción para disfrutar de un viaje familiar cómodo, relajado y con vistas inolvidables a bordo del Chepe, un boleto de esta clase incluye: acceso a la planta baja del restaurante Urike, tiene hasta 240 asientos reclinables de tela, servicio de snacks y bebidas, acceso al bar, atención y servicio a bordo, pantallas HD, sistema de audio premium, baños de lujo y ventanas panorámicas para poder apreciar el paisaje, cabe mencionar que en esta clase los alimentos no van incluidos.



### 3. Clase turista:

La clase turista es la más económica, lo cual significa que es una gran opción para grupos grandes que deseen viajar y disfrutar del servicio a un precio más bajo, esta clase incluye: acceso al restaurante exclusivo para clase turista, hasta 256 asientos reclinables, servicio de snacks y bebidas, atención y servicio a bordo, baños y ventanas, cabe señalar que en esta clase tampoco están incluidos los alimentos. En este coche, se puede seleccionar asientos reclinables para obtener un mayor confort y comodidad durante tu viaje o escoger aquellos asientos con mesas compartibles para poder comer. A su vez, las ventanas que se implementaron en estos coches son de máxima fortaleza y visibilidad.



Se añade una tabla resumen comparativa acerca de las diferencias entre las 3 clases.

	Primera	Ejecutiva	Turista
Comida incluida*	●		
Acceso a la terraza	●		
Acceso restaurante Urike	●	●	
Acceso a comedor turista			●
Servicio de snacks	●	●	●
Baños de lujo	●	●	
Asientos reclinables	●	●	●
Ventanas panorámicas	●	●	
Coche maletero	●	●	
Espacio para maletas			●

#### 4. Coche comedor Urike:

En este coche se invita a los pasajeros que viajan en primera clase o en clase ejecutiva a vivir la experiencia de la cocina de firma a bordo del restaurante Urike, donde se pueden degustar los mejores platos a bordo del tren, el chef Daniel Ovadía del Grupo Bull&Tank, creó un menú en donde se disfrutaban platillos típicos de la región, para lograr una experiencia gastronómica única a bordo del Chepe.



En el menú, se recrean los sabores de la Sierra Tarahumara y hacen gala del baluarte de la cocina Rarámuri. A su vez, los chefs exploran lo mejor de la cocina sinaloense, pues en sus costas da inicio el recorrido del Chepe. La meta del restaurante Urike es hermanar dos cocinas en un trayecto y enamorar a los comensales, siendo un destino gastronómico a todo vapor.



Recuerda que los pasajeros de Primera Clase tienen una comida incluida, los pasajeros de Clase Ejecutiva pueden acceder a la planta baja del comedor Urike.

5. Coche terraza:

Disfruta de impresionantes vistas en el coche Terraza, para este vagón tienen acceso exclusivo aquellos pasajeros que compren el boleto de Primera Clase, el cual contiene: terraza con ventanas abatibles, barra de snacks y bebida, área lounge, sistema de audio premium, pantallas HD, baño de lujo.



Respecto a las tarifas, estas se cobran dependiendo de la clase, el origen, el destino y el tipo de viaje (sencillo o redondo), los precios de 2022 se presentan en la siguiente tabla:

ESTACIONES	PRIMERA CLASE		CLASE EJECUTIVA		CLASE TURISTA	
	Sencillo	Redondo	Sencillo	Redondo	Sencillo	Redondo
<b>De Los Mochis</b>						
A Bahuchivo	\$3,400	\$5,500	\$2,300	\$3,700	\$1,600	\$2,600
A El Fuerte	\$1,500	\$2,000	\$1,200	\$2,000	\$900	\$1,500
A Divisadero	\$3,700	\$6,000	\$2,700	\$4,400	\$2,200	\$3,600
A Creel	\$4,200	\$6,800	\$3,000	\$4,800	\$2,500	\$4,000
<b>De El Fuerte</b>						
A Los Mochis	\$1,500	\$2,000	\$1,200	\$2,000	\$900	\$1,500
A Bahuchivo	\$2,500	\$4,000	\$1,600	\$2,600	\$1,200	\$2,000
A Divisadero	\$3,100	\$5,000	\$2,000	\$3,200	\$1,550	\$2,500
A Creel	\$3,300	\$5,300	\$2,500	\$4,000	\$2,000	\$3,200
<b>De Bahuchivo</b>						
A Los Mochis	\$3,400	\$5,500	\$2,300	\$3,700	\$1,600	\$2,600
A El Fuerte	\$2,500	\$4,000	\$1,600	\$2,600	\$1,200	\$2,000
A Divisadero	\$1,800	\$2,900	\$1,250	\$2,000	\$900	\$1,500
A Creel	\$2,000	\$3,200	\$1,300	\$2,100	\$1,000	\$1,600
<b>De Divisadero</b>						
A Los Mochis	\$3,700	\$6,000	\$2,700	\$4,400	\$2,200	\$3,600
A El Fuerte	\$3,100	\$5,000	\$2,000	\$3,200	\$1,550	\$2,500
A Bahuchivo	\$1,800	\$2,900	\$1,250	\$2,000	\$900	\$1,500
A Creel	\$1,500	\$2,400	\$1,200	\$2,000	\$900	\$1,500
<b>De Creel</b>						
A Los Mochis	\$4,200	\$6,800	\$3,000	\$4,800	\$2,500	\$4,000
A El Fuerte	\$3,300	\$5,300	\$2,500	\$4,000	\$2,000	\$3,200
A Bahuchivo	\$2,000	\$3,200	\$1,300	\$2,100	\$1,000	\$1,600
A Divisadero	\$1,500	\$2,400	\$1,200	\$2,000	\$900	\$1,500

- Red.

Para construir la vía se tuvo que atravesar la Sierra Tarahumara, lo cual implicó esfuerzos sin precedentes en materia de ingeniería, se perforó la sierra y se construyeron 86 túneles y 175 puentes cuya longitud total suma cinco mil metros. La obra permitió unir polos de desarrollo y producción en un trayecto relativamente corto donde se integran al país zonas de producción ganadera, agrícola, forestal y minera y a su vez contribuye sin pretenderlo, al desarrollo turístico más importante del norte de México y brindando una opción para el transporte de grandes volúmenes de carga desde el medio oeste de Estados Unidos hasta la costa del Pacífico. También proporcionó una alternativa de transporte para las poblaciones y comunidades de difícil acceso, siendo el único medio de transporte en algunas zonas, primero con el Chepe Regional y después con el Chepe Express.



Proceso de construcción del Puente Aguacaliente

Esta ruta se inicia en Ojinaga, pasa por la ciudad de Chihuahua, cruza la Sierra Tarahumara y desciende hasta la costa de Sinaloa, vía Los Mochis para terminar en Topolobampo. La longitud total de este tendido ferroviario es de 941 km y tiene 410 puentes de diversas longitudes, siendo el más largo el de Río Fuerte con medio kilómetro y el más alto el de Río Chínipas con 90 metros. Tiene 99 túneles que suman 21.2 km, los más largos son: El Descanso, en los límites entre Chihuahua y Sinaloa, con una longitud de 1.81 km y el Continental, en Creel, con 1.26 km. Durante su recorrido sube hasta los 2,450 msnm.



Para diferenciar una ruta de otra, a las líneas ferroviarias se les asigna una letra. En el caso de la ruta corta Ojinaga-Topolobampo se le designó con la letra Q. Esta línea inicia en la ciudad de Ojinaga, Chihuahua, que hace frontera con la ciudad de Presidio en el estado de Texas, y finaliza en el puerto de Topolobampo, en el Golfo de California en Sinaloa. La longitud de la línea "Q" es de 941 kilómetros; cruza por una zona semidesértica de 268 kilómetros, 653 kilómetros de zonas agrícolas, montañas, cañadas y barrancas, con pequeñas poblaciones pintorescas diseminadas a lo largo y ancho de su recorrido, hasta llegar a sus últimos 20 kilómetros a nivel del mar.



Una idea de lo gigantesco de la obra de esta línea la proporciona la necesidad de perforar y construir 86 túneles de los cuales sólo 22 son falsos túneles, con una suma total de 18 kilómetros de longitud. Por otro lado, la construcción de 175 puentes de diferentes estructuras con una suma total de

5,000 metros de longitud, de los que sobresalen 37, utilizando en algunos de ellos por primera vez en México, el concreto pre-esforzado.



A continuación, se enlistan algunas de las obras ingenieriles mas importantes:

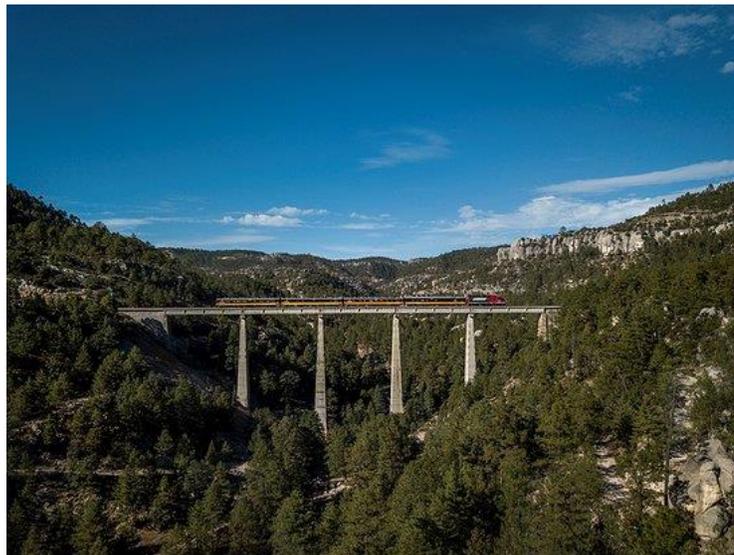
- 1) km Q-562: túnel continental a 1,260 metros de altura, llamado de esta manera porque cruza el parteaguas de la Sierra Madre Occidental.



- 2) km Q-592: el Lazo, cruce a desnivel de la misma línea, por motivo de pendiente.



- 3) km Q-639: puente La Laja, con traveses de concreto pre-esforzado y esbeltas pilas hasta de 50 metros de altura, su longitud es de 155 metros y fue el primero en construirse con traveses pre-esforzados en el país.



- 4) km Q-707: retroceso Témoris, desarrollo de la línea a tres niveles, en donde se encuentran puentes, viaductos, túneles y en donde se destaca el puente “Santa Bárbara” con 217 metros de longitud en curva y el túnel “La Pera” con 937 metros, describiendo una trayectoria similar a su nombre.



- 5) km Q-710.- Túnel Falso “Frankenstein”. Con una longitud de 200 metros, el más largo de los de este tipo en su época de construcción.
- 6) km Q-748+282.- Puente “Chínipas”. Con una longitud de 234 metros y 102 metros de altura, el más alto de la línea “Q”.



- 7) km Q-779+881.- Puente “Aguacaliente”. Se encuentra sobre el Río Fuerte, con 45 metros de altura y 498.50 metros de longitud. Se convierte en el más largo del recorrido.



- 8) km Q-754+600.- Túnel “El Descanso”. De los de mayor longitud en toda la línea ferroviaria mexicana con 1,838 metros. En la época de su construcción fue el de mayor longitud en el país.



## Referencias:

- Dr. R. Ben Brown. (2015). EL FERROCARRIL EN MÉXICO. 2022, de Instituto Nacional de Antropología e Historia Sitio web: <http://www.inahchihuahua.gob.mx/articulos.pl?id=68>
- Teresa Márquez Martínez. (2013). Muy breve historia de los trenes de pasajeros. 2022, de CONACULTA Sitio web: [http://dicyg.fi-c.unam.mx/~eventos/Sistemas/ferrocarriles/5M\\_Tren%20de%20Pasajeros.pdf](http://dicyg.fi-c.unam.mx/~eventos/Sistemas/ferrocarriles/5M_Tren%20de%20Pasajeros.pdf)
- México Desconocido. (2017). La historia del tren en México. 2022, de México Desconocido Sitio web: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/ferrocarril-ruta-vital.html>
- HÉCTOR FIGUEROA. (2013). La historia de los trenes de pasajeros en México. 2022, de IMAGEN RADIO Sitio web: <https://www.imagenradio.com.mx/la-historia-de-los-trenes-de-pasajeros-en-mexico#:~:text=La%20primera%20estaci%C3%B3n%20de%20ferrocarril,M%C3%A9xico%20al%20puerto%20de%20Veracruz>
- El Herald de Chihuahua. (2021). El Chepe es un tren con historia y magia natural extrema. 2022, de COBERTURA 360 Sitio web: <https://cobertura360.mx/2021/06/22/negocios/el-chepe-un-tren-con-historia-y-magia-natural-extrema/>
- Portal Automotriz . (2018). Chepe, el último tren de pasajeros en México. 2022, de Portal Automotriz Sitio web: <https://www.portalautomotriz.com/noticias/transporte/chepe-el-ultimo-tren-de-pasajeros-en-mexico>
- Diversa información ha sido recabada de la página web del ferrocarril Sitio web: <https://chepe.mx/>
- TURIMEXICO. (2015). Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. 2022, de TURIMEXICO Sitio web: <https://www.turimexico.com/ferrocarril-chihuahua-al-pacifico/>
- CHEPE. (2021). 60 Aniversario. 2022, de CHEPE Sitio web: <https://chepe.mx/60-aniversario/>
- Michael Torrington . (2021, Mayo-Agosto). Los túneles del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. Mirada Ferroviaria revista digital.