

Tren Chihuahua Pacífico Chepe

30 de marzo, 2022



Grupo México

Antecedentes

Antecedentes

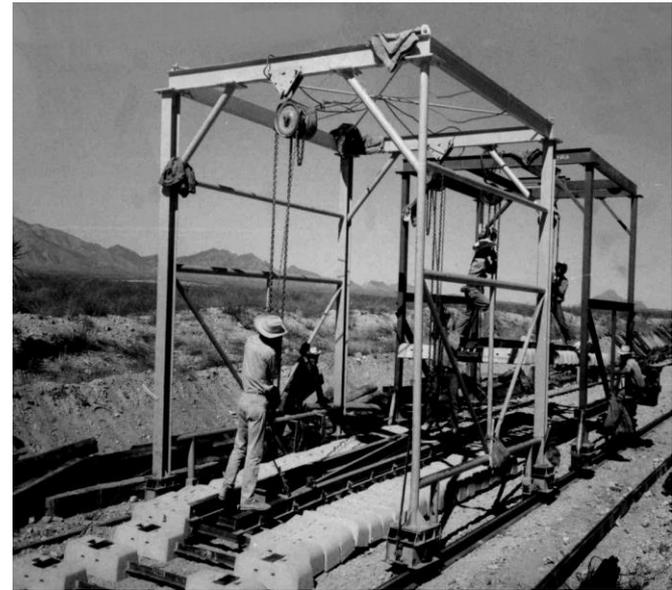


El tramo más complejo de 258 kilómetros, entre Creel y Heriberto Valdéz, que cruza el macizo de la Sierra Madre Occidental, fue concluido en julio de 1961, siendo formalmente inaugurada la ruta por el Presidente Adolfo López Mateos, el día 24 de noviembre de 1961.

Su construcción y reconstrucción, requirió de un gran esfuerzo técnico y humano para superar los grandes obstáculos de la imponente Sierra Madre Occidental.

Antecedentes

Por primera vez en México se utilizó en algunos tramos de esta ruta, la vía elástica que permite velocidades más altas, eliminando el golpeteo del rodaje sobre los rieles con juntas emplanchueadas.



En la zona montañosa fueron usados durmientes de madera para aprovechar la producción local y en los terrenos planos de Sinaloa, se utilizaron durmientes de ferro concreto, con mayor durabilidad y solidez respecto a los de madera.

Antecedentes

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, con una suma total de 18 kilómetros de longitud.



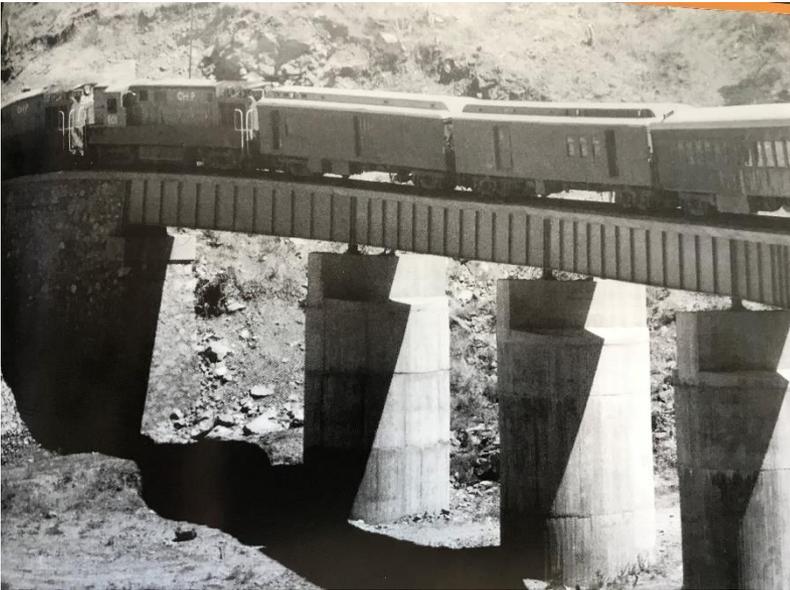
Antecedentes



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.

Antecedentes

Con esta gran obra se logró penetrar a través de un paisaje de excepcional belleza que une polos de desarrollo y producción, constituyendo así una opción para el transporte de grandes volúmenes de carga desde el medio oeste de Estados Unidos, hasta la costa del Pacífico y viceversa.



En un trayecto relativamente corto 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.

Antecedentes

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.

Antecedentes



La longitud de la línea “Q” es de 941 kilómetros; cruza por una zona semidesértica de 268 kilómetros, 653 kilómetros de zonas agrícolas, montañas (altura max. trazo 2,448 msnm), cañadas y barrancas, con pequeñas poblaciones pintorescas diseminadas a lo largo y ancho de su recorrido, hasta llegar a sus últimos 20 kilómetros apenas por encima del nivel del mar.

Antecedentes

- 24 de noviembre 1961 fue inaugurado el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.
- 11 de junio 1987 el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico pasa a formar parte de FNM.
- 22 de junio de 1997 la SCT otorga a Grupo Ferroviario Mexicano, los títulos de concesión para operar la vía troncal Pacífico – Norte y la ruta corta Ojinaga –Topolobampo (Chihuahua– Pacífico).
- La firma oficial de la concesión se realiza el 19 de febrero de 1998, misma fecha en la que inicia operaciones Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex).



Grupo México

Obras de ingeniería

Obras de ingeniería que destacan en la ruta



1) KM. Q-562 Túnel “Continental”

1,260 metros de longitud.

Llamado de esta manera porque cruza el parteaguas de la Sierra Madre Occidental.

Obras de ingeniería que destacan en la ruta



2) KM. Q-592 “El Lazo”

Cruzamiento a desnivel de la misma Línea “Q”, para abatir una pendiente considerable.

Obras de ingeniería que destacan en la ruta



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.

Obras de ingeniería que destacan en la ruta

4) KM. Q-707 “Temoris”

Desarrollo de la línea férrea 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.

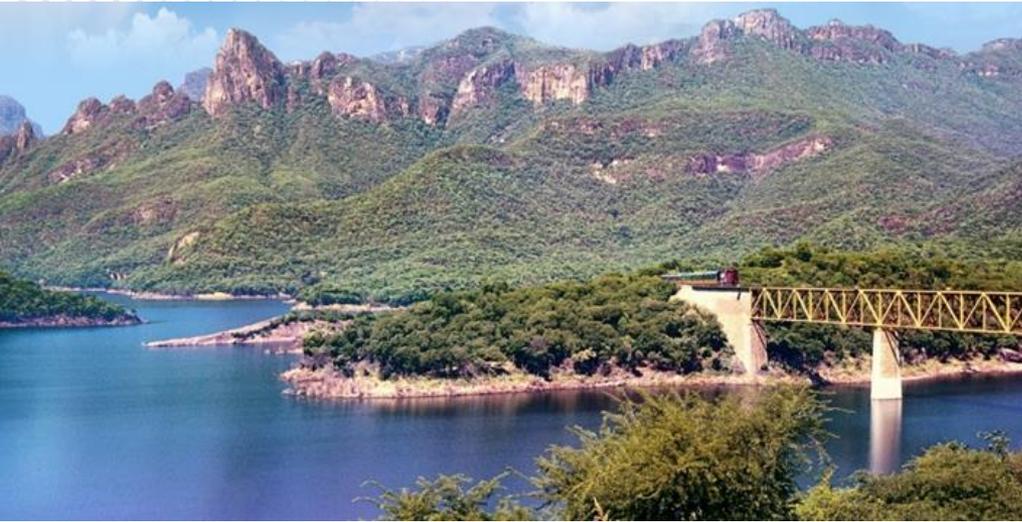


Obras de ingeniería que destacan en la ruta

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.



Obras de ingeniería que destacan en la ruta



6) KM. Q-748+282 Puente “Chinipas”

Con una longitud de 234 metros y 102 metros de altura, lo que lo distingue como el más alto de la Línea “Q”.



Obras de ingeniería que destacan en la ruta



7) Q-779+881 Puente “Aguacaliente”

Se encuentra sobre el Río Fuerte, con 45 metros de altura y 498.50 metros de longitud, lo que lo distingue como el más largo del recorrido.



Obras de ingeniería que destacan en la ruta



8) 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.

Grupo México

Situación actual

Tren Chihuahua Pacífico

Recorrido: 653 kms con 86 túneles y 37 puentes principales

- **Chepe Regional:** 653 km (Chihuahua a Los Mochis) 16h30m
- **Chepe Express:** 350 km (Creel a Los Mochis) 9h40m

Servicio:

- **Chepe Regional:** Clase Turista, Económica y Social
- **Chepe Express:** Primera Clase, Clase Ejecutiva y Clase Turista

Estaciones Turísticas: Chihuahua, Cuauhtemoc, Creel, Divisadero, Bahuichivo, El Fuerte y Los Mochis

Clase Económica y Social: San Juanito, La Junta, Pitorreal, San Rafael, Cuiteco, Bahuichivo, Irigoyen, Temoris, Jesus Cruz, Agua Caliente, Loreto y Sufragio.

Modernización.

- Rediseño y modernización de coches ferroviarios, estaciones ferroviarias en Chihuahua, Sinaloa



Coche Bar



Coche Terraza



Coche Domo / Comedor

Tren Chihuahua Pacífico



Chepe Express



Chepe Express



Primera Clase

GRUPO MÉXICO TRANSPORTES

Chepe Express



Clase Ejecutiva

Clase Turista

Chepe Express

Recorre 350 km saliendo de Los Mochis, Sinaloa hacia Creel, Chihuahua.

- 5 destinos, Los Mochis, El Fuerte, Bahuichivo, Divisadero y Creel.

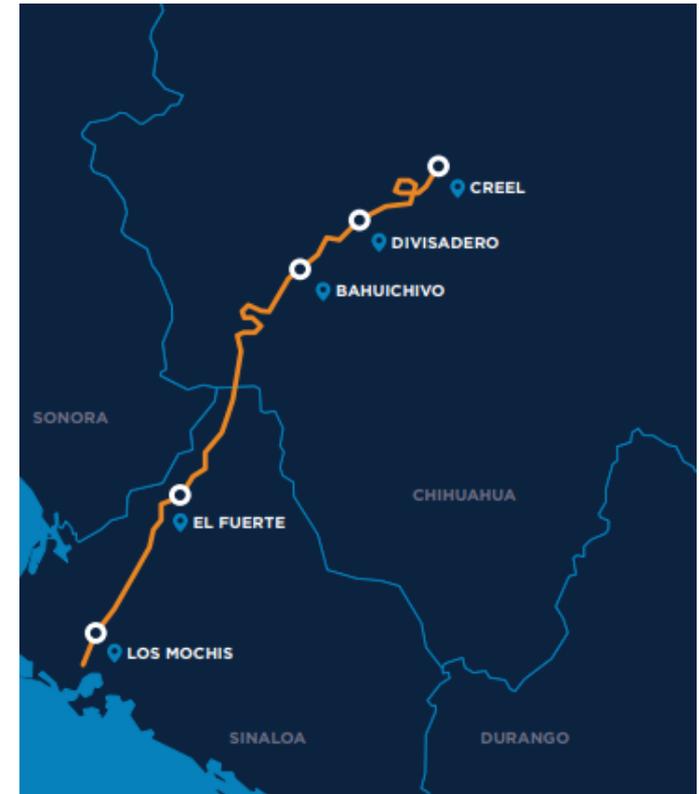
Pasajeros Chepe Express			
2018	2019	2020	2021
17,575	25,435	34,896	71,947

El consist máximo del Chepe Express (16 coches/580 pax.) opera de la siguiente manera:

- 2 locomotoras (GP38, 2000 HP)
- 1 coche comedor (clase turista)
- 4 coches clase turista* (cap. 64/52 pax c/u)
- 1 coche maletero (clase ejecutiva y primera)
- 1 coche comedor (clase ejecutiva en alta demanda)
- 4 coches clase ejecutiva* (cap. 60 pax c/u)
- 1 coche bar (clase ejecutiva y primera)
- 1 coche domo comedor (primera clase)
- 2 coches primera clase* (cap. 48 pax c/u)
- 1 terraza (primera clase)

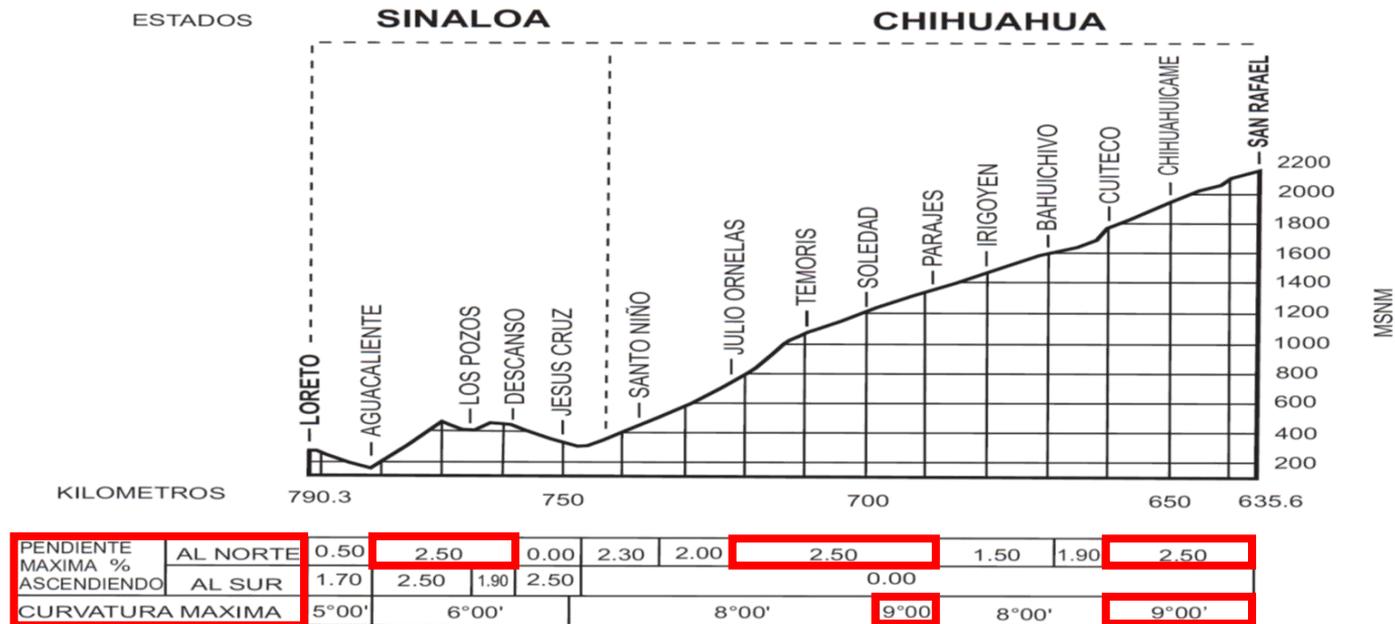
* El número de coches que se agregan al consist depende de la demanda en cada clase.

** Consist mínimo = 8 coches/160 pax.



Perfil Distrito de Temoris

- El Distrito de Temoris tiene una de las pendientes más pronunciadas en el sistema de Ferromex, por lo que requiere mayor cantidad de caballos de fuerza para mover un tonelaje determinado.
- En la ruta del Chepe operan tanto trenes de pasajeros, como trenes de carga.



Ejemplo de capacidad de arrastre de las locomotoras

- | | Línea "Q" (pend. max. 2.5 %) | Línea A (pend. max. 0.70 % entre JZ y TRC) |
|------------|------------------------------|--|
| AC 4400 HP | 1500 ton (12 C / 50 V) | 5400 ton (41 C / 180 V) (max.120 C) |
| DC 3000 HP | 610 ton (5 C / 20 V) | |
| DC 2000 HP | 480 ton (4 C / 16 V) | |



chepo express