

# Tren de Cercanías: cuál es el gigante chino que fabricará las formaciones que unirán el Este con Luján

05/05/2026



El Gobierno provincial confirmó que la compañía china **CRRC Tangshan** será la encargada de fabricar el material rodante para el **Tren de Cercanías**, el cual conectará Junín con Luján de Cuyo.

La firma integra el holding **CRRC Corporation Limited**, uno de los principales fabricantes de material rodante a nivel mundial. Su selección no introdujo un actor nuevo en el país: el grupo ya participó en la renovación del sistema ferroviario argentino durante la última década.

La empresa subsidiaria, que resultó ganadora del Rubro 3 de la licitación -cuya adjudicación fue ratificada en la última Asamblea Legislativa-, es en realidad un eslabón de **una de las fabricantes de material rodante más importantes del planeta** y tiene presencia en países como Australia, Alemania, Portugal Costa Rica y Albania, entre otros.

## El anuncio de Cornejo

El pasado viernes, el gobernador Alfredo Cornejo anunció la ampliación del proyecto, que originalmente tenía previsto unir Junín con Maipú. Con la modificación, llegará hasta Luján de Cuyo.

*“Originalmente llamamos a licitación con un presupuesto oficial de casi 202.000 millones de pesos y una extensión de 33 kilómetros de vía, que iniciaba en Junín, pasando por Palmira y concentraba su mayor desarrollo en **Maipú**. Sin embargo, y si de procesos competitivos hablamos, hoy podemos anunciar con satisfacción que, por casi 196.000 millones de pesos, es decir, una suma significativamente menor a la del monto del presupuesto oficial actualizado, construiremos 12,6 kilómetros más, que hará que ahora atraviese todo **Maipú** y llegue a **Luján**, totalizando así 45 kilómetros, con 19 paradores y estaciones”,* sostuvo **Cornejo** en la Legislatura.

El contrato estableció la provisión de unidades diésel múltiples (DMU) para un recorrido de 45 kilómetros, con 19 estaciones. El trazado combinará dos infraestructuras: la vía de trocha ancha de la línea San Martín, en el tramo del Este, y la traza del Belgrano en dirección a Luján, actualmente sin servicio regular.

## El origen del imperio ferroviario

# chino

Fundada en 1881, CRRC Tangshan fue el núcleo inicial del desarrollo ferroviario chino. Desde allí se produjeron la primera locomotora y los primeros coches de pasajeros del país.

Con el paso del tiempo, la firma evolucionó hacia un esquema industrial de escala global, con más de 10.000 trenes de pasajeros fabricados en diversas variedades y desarrollo tecnológico propio.

El salto cualitativo se consolidó en 2008, cuando presentó el modelo CRH3 "Harmony", capaz de alcanzar velocidades de hasta 350 km/h. Ese avance posicionó a China dentro del reducido grupo de países con tecnología de alta velocidad.

La posterior fusión entre CNR y CSR en 2015 dio origen a CRRC Corporation Limited, estructura que amplificó la capacidad exportadora del grupo y su presencia en distintos continentes.

## Antecedentes en Argentina

La llegada a Mendoza no es el debut de la compañía en el país. La experiencia previa de CRRC en Argentina incluyó la entrega de formaciones para la Línea A del subte porteño y para líneas metropolitanas (Sarmiento, Mitre, San Martín y Roca).

También intervino en proyectos puntuales, como el Tren Solar de la Quebrada de Humahuaca en Jujuy. Asimismo, una de sus últimas grandes operaciones en el país fue la venta de unidades destinadas a los servicios regionales de Trenes Argentinos (Sofse).

Para el proyecto mendocino, la firma deberá proveer las unidades adaptadas para un recorrido de **45 kilómetros** que unirá Junín, Palmira y Maipú con Luján de Cuyo. El desafío técnico radica en la convivencia con los trenes de carga sobre

la línea General San Martín (con base en Palmira) y la operación en un esquema de 19 paradores y estaciones.

Según pudo conocer *El Sol*, las 27 Unidades Múltiples Diésel (DMU) fabricadas y entregadas en 2015 para la línea Belgrano Sur por la empresa CNR son el modelo base que se usará en Mendoza.



Foto: [enelsubte.com](http://enelsubte.com).

Con un presupuesto de casi **196.000 millones de pesos** para la totalidad de la obra -incluye infraestructura y operación a cargo de **Ceosa**-, la integración del material rodante chino es la pieza final para que el **Tren de Cercanías** conecte la zona Este con Luján.

□El proyecto original contemplaba unir la **Estación General San Martín** con **Palmira** y seis estaciones en **Maipú**, para finalizar en **General Gutiérrez** y conectar allí con el **Metrotranvía**.

Sin embargo, la actualización anunciada este viernes **estira la traza 12,6 kilómetros adicionales por la vía que atraviesa Maipú**, teniendo como **destino final Luján**. Precisamente, el recorrido atraviesa territorio maipucino por las estaciones **Juan B. Justo, Parque Metropolitano, Videla Castillo, Estación FADEP, Manuela Sáez y Vieytes**.

Al ingresar a **Luján**, lo hará parando en las estaciones **Terrada y Bulnes**. Concluirá en **Pueyrredón**, donde se conectará con el **metrotranvía**, que llegará hasta el aeropuerto, en Las Heras.

De Junín a Maipú se utilizará la vía de trocha ancha de la Línea San Martín, mientras que para encarar rumbo a Luján se optó por reactivar la traza de la línea Belgrano (usada por el extinto Ferrocarril Trasandino) y reemplazar la trocha angosta.

## **Los detalles del material rodante**

Las unidades serán trenes diésel múltiples (DMU) compuestos por tres coches, con una longitud total inferior a 95 metros.

Cada formación podrá transportar hasta 506 pasajeros, con 210 asientos y el resto plazas de pie. La configuración incluirá dos coches motrices en los extremos y un coche intermedio.

El equipamiento previsto incorpora climatización frío-calor, sistemas de información al pasajero, iluminación LED, cámaras de seguridad y espacios adaptados para personas con movilidad reducida. También se contemplan áreas para bicicletas y conectividad a bordo.

Las unidades fueron diseñadas para un uso intensivo, con un promedio estimado de 120.000 kilómetros anuales y esquemas de mantenimiento mayor cada diez años o 1,2 millones de kilómetros.

Las ventanas laterales estarán fabricadas con

material **antivandálico** resistente a impactos y, al menos la mitad de ellas, podrá abrirse cuando sea necesario para permitir ventilación adicional.



Foto: [enelsubte.com](http://enelsubte.com).

Cada coche cabina incluirá además un sector específico para el **transporte de bicicletas**, con una capacidad mínima para ocho unidades por área. En cuanto al equipamiento tecnológico, las unidades incorporarán **puertos USB, tomas eléctricas convencionales y conexión Wi-Fi a bordo**, disponible tanto para el personal operativo como para los pasajeros.

También contarán con un **sistema integral de información al usuario**, con anuncios automáticos sobre la llegada a estaciones, señales visuales y sonoras, y carteles LED de alta luminosidad ubicados en el frente de cada cabina, visibles desde el exterior.

Finalmente, las DMU incluirán un **sistema de videovigilancia** con cámaras capaces de registrar imágenes en distintas condiciones de luz, natural o artificial, para

garantizar una cobertura efectiva del interior de los coches.

**Fuente:** **El Sol** –  
<https://www.elsol.com.ar/mendoza/tren-de-cercanias-cual-es-el-gigante-chino-que-fabricara-las-formaciones-que-uniran-el-este-con-lujan/>