

El tren que nunca llegó a Acapulco

MOCHILAZO EN EL TIEMPO

RUTH GÓMEZ
Y CARLOS VILLASANA

El nombre de ciertas calles de la capital mexicana guarda el vestigio de algo que hoy ya no es visible; como es el caso de la vía Ferrocarril de Cuernavaca. A pesar de que en la actualidad el paso de los trenes por la urbe se relaciona solo con el transporte de carga, hubo una época en la que la Ciudad de México era el punto de conexión de diversas rutas hacia distintas zonas del país; era transporte de pasajeros y también comercial.

El origen del ferrocarril que tenía como destino la ciudad de Cuernavaca, en el estado de Morelos, “está estrechamente ligada al anhelo de conectar a la Ciudad de México con el puerto de Acapulco a través de una línea férrea”, comenta para El Gran Diario de México el periodista e investigador David Galicia.

Sin embargo, no fue posible por la cantidad de montañas que se debían atravesar para que el convoy pudiera llegar al puerto guerrerense; en 1899 se tenía registro de que la línea de más de 200 km sólo llegó de la estación Buenavista a los márgenes del Río Balsas, en Guerrero.

Hacia 1892 se otorgó a la empresa estadounidense The Colorado México Investment, que

Del Ferrocarril de Cuernavaca hoy sólo queda el nombre que lleva una vialidad en la capital. Pretendía llegar al puerto guerrerense a fines del siglo XIX, pero no sucedió por la difícil orografía. Estas vías aún se usan en Polanco

operó bajo el nombre de “Ferrocarril México-Cuernavaca y Pacífico”, la concesión para tender la vía y en 1893 iniciaron los trabajos de construcción en la Ciudad de México, a cargo del ingeniero J.H. Hampson. El servicio para pasajeros se abrió por tramos:

El primero fue de Buenavista a la Hacienda de La Castañeda inaugurado en el mismo año (1893); el segundo, que iba hasta Cuernavaca, pasaba por los pueblos de San Ángel, Contreras y la ladera sur del volcán Xitle.

Fue el 11 de diciembre de 1897 que llegó la primera locomotora a Cuernavaca en la que iba como pasajero el entonces presidente Porfirio Díaz.

En su recorrido inaugural el ferrocarril salió desde Buenavista pasando por las estaciones Santa Julia, Tacubaya, Mixcoac, El Olivar, Contreras, Eslava, Ajusco y La Cima —ubicadas en la capital— y las estaciones de Fierro del Toro, Tres Marías, Alarcón y Cuernavaca, en Morelos.

Finalmente, el tercer tramo se inauguró en 1899 que llegó hasta el poblado de Balsas Sur, en las cercanías del Río Balsas en el estado de Guerrero.

El ferrocarril de Balsas fue descrito por el profesor y periodista Carlos Barrios Martínez como “el tren que nunca llegó al mar”.

Durante casi un siglo, el Ferrocarril de Cuernavaca fue un me-

dio clave para la movilidad de pasajeros y de carga entre la Ciudad de México y el estado de Morelos. David comparte que:

“Hoy en día es difícil imaginar que a un costado del Periférico, durante muchos años, pasaba un tren de pasajeros que salía de Buenavista, se internaba en colonias populares como la Atlampa, la Anáhuac, Popotla y Granada, y luego entre los elegantes y modernos edificios residenciales de Polanco y las Lomas de Chapultepec; pasaba junto a la eterna estructura de madera de la Montaña Rusa en la Feria de Chapultepec, cruzaba por las laderas sinuosas de Contreras y subía por las serranía del Ajusco para continuar el viaje hasta la ciudad de la eterna primavera”.

A finales del siglo XX se desincorporó la paraestatal “Ferrocarriles Nacionales de México” y con ello desapareció el transporte



de pasajeros por vía férrea en todo el país; algunos motivos del gobierno fue la baja rentabilidad, la cara manutención y el progresivo desuso de la población.

Así, el 16 de junio de 1997 salió el último tren de Buenavista a Cuernavaca-Balsas; en el que hubo un incidente: el tren arrastró a un vehículo estacionado muy cerca de la vía, en San Jerónimo Lídice. No hubo heridos.

Ferrocarriles Nacionales de México cedió al entonces Departamento del Distrito Federal (D.D.F.), hoy gobierno de la Ciudad de México, el derecho de vía de 20 kilómetros de longitud para construir una línea de trolebuses que no prosperó y hoy en algunos

tramos hay parques o ciclovías. El ferrocarril transporte de pasajeros tuvo éxito desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX; luego, con el impulso de las carreteras y camiones fue dejando de utilizarse.

Fue así como en 1997 desapareció el servicio para pasajeros y permaneció el de carga.

Tramos de vía aún activos

En la actualidad un tramo de la ruta Buenavista-Cuernavaca-Balsas sigue en uso, pero solo como transporte de carga: "el tramo en operación va del cruce de la avenida Camarones y calzada de los Gallos, en los límites de las alcaldías Azcapotzalco y Miguel Hidalgo, y concluye en el cruce de Ferrocarril de Cuernavaca y la avenida Ejército Nacional, en Polanco", comenta el investigador. Sobre este tramo circulan trenes de carga de la Terminal del Valle de México, que brindan el servicio de flete a la cervecera de Grupo Modelo, en la colonia Granada y a la Harinera Elizondo, en la colonia Irrigación.

Isaí Cuéllar, quien vivió en la colonia Ampliación Granada, recuerda el paso de los trenes. Dice que a él le impresionaba mucho verlo y que, afortunadamente, sólo pasaba en las mañanas y ciertos días y fines de semana.

A pesar de que el ruido era considerable, a Isaí le preocupaba

que no existiera una cultura con un transporte de esas dimensiones: "si la convivencia vial entre automovilistas, peatones, ciclistas y transportistas es complicada, imagina con una "cosa" así de gigante. Cuando pasaba por la zona, veías cómo los carros estaban, literalmente, cruzados entre las vías y la gente caminando por ahí como si nada".

Dice que no solía haber policías que acompañaran los cruces peatonales ni para dirigir el tráfico ocasionado por el cierre repentino de calles mientras el tren cruzaba: "Era un caos, algunas veces los operadores del tren tocaban el 'claxon' para que la gente o carros dejaran de pasar pero, sólo generaba más ruido..."

Algunos de sus vecinos le comentaban que ese tipo de transporte sólo estorbaba en la ciudad, porque cruzaba la zona de Polanco y que empeoraba cuando nadie respetaba el paso del tren. Sin embargo, todos estaban un tanto acostumbrados al tren.

Aún podemos ver algunas estaciones del paso del Ferrocarril de Cuernavaca, cuyo uso ha cambiado radicalmente: la estación Julia, en el cruce de las calles Ferrocarril de Cuernavaca y Marina Nacional, fue adaptado en años anteriores como biciescuela.

En la alcaldía Benito Juárez, está la estación San Pedro de los Pinos, hoy restaurante bar, a unos pasos del cruce del anillo Periférico y la avenida San Antonio.

La estación ubicada en la hoy alcaldía Magdalena Contreras se convirtió en museo y lo que fue la zona de maniobras de esta estación hoy es un espacio verde.

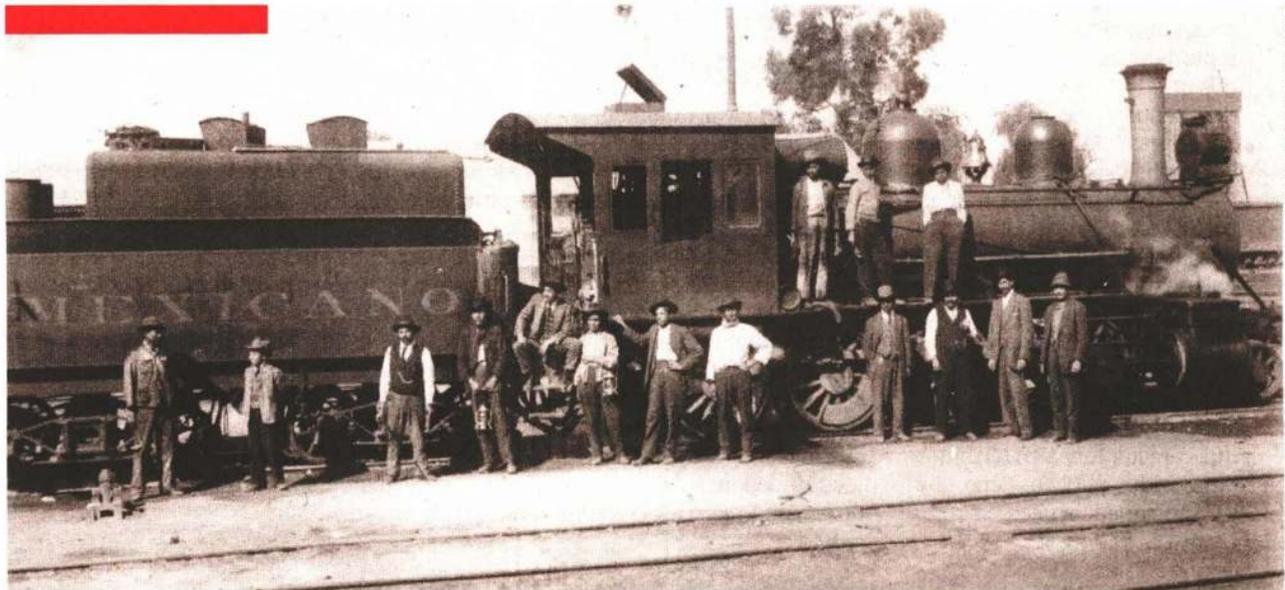
Estas pequeñas estaciones nos permiten imaginar cómo se conectaba la Ciudad de México con otros estados en el pasado; en aquellos tiempos cuando el sonido del silbato o campana del tren era parte de la vida cotidiana de la capital. ●

ISAÍ CUÉLLAR

Ex habitante de la colonia Ampliación Granada

"Si la convivencia entre automovilistas, peatones, ciclistas y transportistas es complicada, imagina con una cosa así de gigante. Cuando pasaba [el tren] los carros estaban entre las vías"

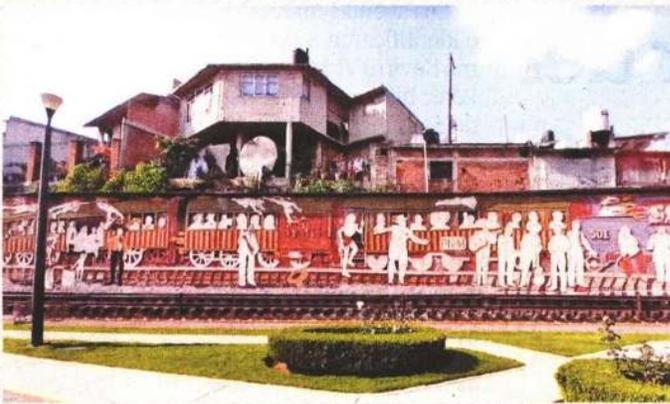




COLECCIÓN CARLOS VILLASANA

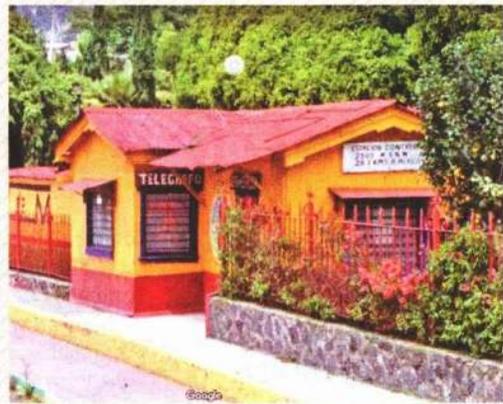
Postal de un Ferrocarril mexicano en los años 30. La Ciudad de México era conexión férrea con otras entidades, pero a fines de los años 90 este transporte dejó de ser para pasajeros y se conservó sólo para carga.





TOMADA DE GOOGLE MAPS

En el hoy Parque Ferrocarril Magdalena Contreras hay un mural que recuerda la estación del tren que hubo rumbo a Cuernavaca.



TOMADA DE GOOGLE MAPS

En lo que fue la Estación Contreras, un tramo de su ruta, hoy vemos un museo y un parque.



ARCHIVO EL UNIVERSAL

El ferrocarril en la colonia Irrigación en 1998; atrás se ve la panadería Elizondo.

