

El Ferrocarril en México acercando identidades

Ramírez de Alba, Horacio. Dr. en Ingeniería por la Universidad de Texas en Austin. Cronista y profesor de tiempo completo en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma del Estado de México.



Resumen:

Con relación a la reunión del Colegio de Cronistas del 9 de diciembre de 2021 llevada a cabo en el Centro Universitario UAEM Valle de México, se presentó como parte del programa de actividades una exposición pictórica que incluyó un cuadro con el tema de una locomotora de vapor. Esta obra motivó a escribir sobre los inicios del ferrocarril en México. Los tres propósitos principales de este escrito son: a).- Exponer algunos datos sobre el primer ferrocarril en México en la ruta de la Ciudad de México y Veracruz, b).- Recordar un poema alusivo a la inauguración de dicho ferrocarril escrito por Juan M. Mateos destacado catedrático del Instituto Literario del Estado de México, y c).- Aportar algunos datos de dos ferrocarriles antiguos que ya no existen, el de Monte Alto (motivo de la obra pictórica mencionada) y de una parte del ferrocarril de Cuernavaca.

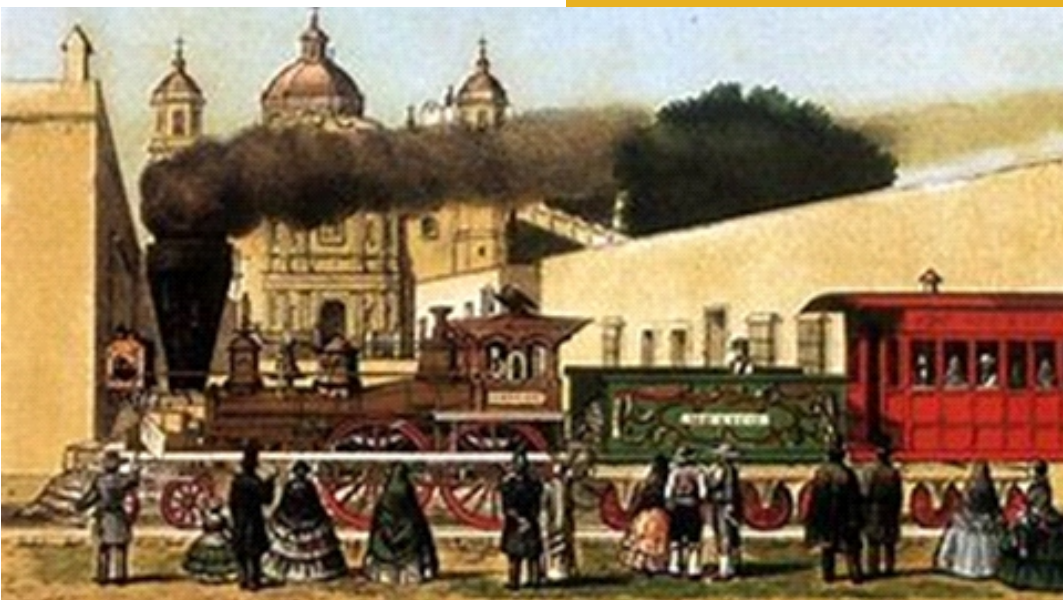


Figura 1. Ferrocarril Tlatelolco Villa de Guadalupe. Locomotora "Guadalupe", obra de Casimiro Castro. (Imagen tomada de internet)

1. Introducción

La Reunión Ordinaria del Colegio de Cronistas del 9 de noviembre de 2021 tuvo lugar en el edificio de la biblioteca del Centro Universitario UAEM Valle de México. Resultó ilustrativo y emotivo escuchar a la licenciada Guadalupe González Espinoza exponer su crónica "Ceremonia por los 25 años y develación de la placa correspondiente a los 25 años de Centro Universitario UAEM Valle de México" Al exponer este documento resultó evidente el desarrollo académico que se ha alcanzado este Centro Universitario en estos sus primeros 25 años.

Nuestra anfitriona, preparó un programa muy completo, el que incluyó una exposición de obras plásticas de caballete de la artista María del Carmen Guzmán Guzmán. En particular, por recuerdos y debilidades personales, se dedica esta crónica a dicha exposición y en particular a la pintura de una locomotora que ostenta Ferrocarril de Monte Alto, Compañía San Ildefonso, S.A. de C.V.

Primer Ferrocarril en México.

Durante mi niñez me tocó viajar en trenes jalados por locomotoras de vapor, a esa edad imaginaba al ver en esas máquinas de fuerza descomunal, posiblemente incontinida, dragones o seres extraterrestres. Motivado por aquellos recuerdos, en alguna ocasión (Ramírez, 1998) se escribió un artículo sobre el ferrocarril de Veracruz, que en su momento significó la aspiración de los gobiernos del México independiente por entrar a la época del progreso precisamente por medio del ferrocarril.

En los primeros años del México independiente se pensó como eje estratégico para el desarrollo del país el importante proyecto del ferrocarril interoceánico de Veracruz a Acapulco pasando por la Ciudad de México. Pero las vicisitudes de la convulsionada historia de nuestro país hicieron que sólo se construyera el de Ciudad de México a Veracruz, un proyecto que tuvo que enfrentar muchas dificultades, y que tardó 36 años en materializarse. Una breve secuencia de los hechos se presenta a continuación:

El 22 de agosto de 1837, se otorgó la primera concesión al español Francisco Arrillaga, sin embargo no se logró concretar obra alguna por la inestabilidad política y económica.

El 11 septiembre de 1850, funcionó el primer ferrocarril público de Veracruz al Molino de sólo 13.6 km, pero contaba con coches de pasajes de primera y segunda clase, además de los de carga.

En el año de 1853, en el otro extremo de la ruta, se puso en servicio el tramo Tlatelolco a Villa de Guadalupe de 6 km. Que llegaba a las mismas puertas de la Basílica de Guadalupe. Escena captada por el pincel de Casimiro Castro. (Ver imagen de la Figura 1)

Por su parte, el imperio de Maximiliano logró ampliar la línea férrea de México a Apizaco con 139 km; para celebrar dicho acontecimiento, el emperador Maximiliano hizo un viaje de inauguración a bordo de un ostentoso y lujoso carro mandado construir para tal propósito en Inglaterra.

El tramo técnicamente más complicado, resultó; el de Fortín de las Flores a Orizaba ya que en no más de 40 km había que salvar un desnivel de más de 1000 metros; así como, por tener que salvar la impresionante Barranca de Metlác, tema que tomaría José María Velasco para uno de sus paisajes (Ver imagen de la Figura 2). Finalmente en 1872 se declaró vía franca de México a Veracruz: El 1 de enero de 1873, se realizó el viaje oficial inaugural por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada (Benito Juárez había muerto poco antes).

La inauguración del Ferrocarril a Veracruz.

Como ya se mencionó, el 1 de enero de 1873, se realizó la inauguración oficial del ferrocarril a Veracruz por el presidente de México, quien viajó en el mismo carro mandado construir por Maximiliano. El principal pasajero, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada, se hizo acompañar de todo su gabinete, así como de personajes importantes de esa época, sin faltar varios intelectuales y periodistas, entre ellos Ignacio Ramírez Calzada, Ignacio Manuel Altamirano y Juan M. Mateos, tres personajes importantes en el devenir del Instituto Literario del Estado de México, actualmente Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM). Juan M. Mateos; escribió y publicó (1873) con ese motivo su poema ¡Adiós!, por considerarse importante se transcribe a continuación.



Figura 2. Ferrocarril de Veracruz en la Barranca de Metlác, obra de José María Velasco. (Imagen tomada de Internet)

¡Adiós!

Ayer a las cinco de la mañana, partió el primer tren que llevará
al Presidente de la República hasta las playas del Atlántico.
¡El gran sueño de esta generación está realizado!
¡Nuestros padres nos saludan desde la tumba, despertando al
silbido de la locomotora!
Las montañas vírgenes de la América, repiten espantadas los ecos
desconocidos del vapor como los estruendos de los volcanes.
Una columna de humo será la bandera que atraviese
desde nuestras regiones hasta el otro hemisferio. ¡El vapor le da la
vuelta al Mundo!
¡Sobre las olas de los mares, en las tempestades de los estrechos,
en las tormentas de los
golfos, en la fragosidad de las montañas, en los senos de la tierra!
¡El aliento de Dios impulsando al hombre sobre los puntos todos de
este globo,
lanzando al firmamento a la voz omnipotente de su voluntad
augusta!
¡El hombre tomando posesión de lo que Dios le ha dado!
¡Soñadores de la tierra, vosotros los que habéis sufrido el anatema
de la insensatez
humana, vosotros a quienes se os ha arrojado a la celda de los
dementes,
venid a ver sobre la faz del mundo realizado el pensamiento de un
loco!
¡Hoy es la apoteosis de la inteligencia humana!
¡México ha saludado con su entusiasmo sin nombre
la obra que admirarán las generaciones!
Ved ese tren inmenso rodeado de nubes, descender de la gigante
mesa central, como un monstruo de tempestad, a las playas del
océano.
¡Qué espectáculo tan maravilloso!
Tan pronto como se le ve aparecer en la cuesta de las montañas,
como perderse en las selvas, hundirse en las cavidades de la tierra
y aparecer en las llanuras. ¡El cielo y la tierra los mares saludan!
Vosotros que atravesáis por primera vez esas montañas lleváis
el sello de una memoria gigantesca en vuestra frente.
¡Estáis delante de una maravilla, en presencia del asombro!
¡Id con Dios...que la expresión trágica de nuestras afecciones os
acompaña,
que los impetus de nuestro cariño van con vosotros!
¡Llegad en buena hora a las arenas abrasadas del Atlántico;
saludadle en vuestro
nombre, decidle, que él ha escuchado las quejas de vuestras
tribulaciones, recibido el
bautismo de nuestras lágrimas y repetido las armonías de vuestros
cantos!
Habladle de nosotros y él os dirá en sus rumores que aún oculta
sobre sus olas
encrepadas el eco de nuestras estrofas. Visitad el Castillo de Ulúa,
preguntad por
nuestro calabozo; buscad el de Florencio Castillo, pronunciad ese
nombre sagrado en
los recuerdos de la proscricción, y cuando oigáis la campana de la
fortaleza, descubríos
la frente, porque a sus vibraciones salían las barcas llevando
en su tren fúnebre los cadáveres de los desterrados.
Gozad en la paz de ese espectáculo desconocido para vosotros, no
temáis el sople
envenenado del contagio, que ha desaparecido a los azotes del
norte.
¡El cielo sería impío si os arrojase la muerte en
este día de gloria inmensa para la tierra mexicana!
¡Os lleva el patriotismo y el sentimiento generoso hasta desafiar el
desastre;
no temáis, Dios está con vosotros!

El ferrocarril de Monte Alto.

A pesar de haber estudiado varios libros de historia del ferrocarril, dicha reunión del Colegio de Cronistas resultó el primer contacto con el Ferrocarril de Monte Alto y como los demás integrantes del Colegio de Cronistas pude disfrutar de la obra pictórica de la artista María del Carmen Guzmán Guzmán. La imagen (Figura 3) que se muestra es de la mencionada pintura "Locomotora del ferrocarril de Monte Alto" Queriendo indagar más datos de este ferrocarril tuve la oportunidad de observar el video denominado "El recuerdo de Pocos", documento gráfico en el que participan los cronistas de los tres municipios por donde transcurre el ferrocarril, Tlalnepantla, Atizapán y Nicolás Romero; y se da cuenta de los principales datos de este ferrocarril, que se resumen a continuación.

Se inauguró en 1892, o sea a sólo 20 años de la inauguración del ferrocarril a Veracruz, y duró en operación hasta 1940, antes de ese año los inversionistas decidieron incorporar a la ruta autobuses con motor de combustión interna, conservando el nombre de trasportes de Monte Alto. Ese medio de transporte terminaría por reemplazar definitivamente al ferrocarril.

El recorrido del ferrocarril iniciaba en Tlalnepantla, para siempre en ascenso, pasar por San Andrés, Calacoaya, Atizapán, Hacienda Pedregal, la Colmena, San Idelfonso (entre estos dos puntos el tren tenía que cruzar un túnel), seguía hasta su destino principal San Pedro Azcapotzaltongo, hoy Nicolás Romero. Además, el ferrocarril contaba con dos ramales adicionales a la haciendas de La Encarnación y a la Fábrica Progreso Industrial.

El documental incluye varios datos interesantes, así como un mapa de la ruta y muchos otros datos curiosos, por ejemplo, en 1929 se estableció un balneario de gran tamaño en Atizapán, al estilo de los que se hicieron populares en Europa. El balneario fue muy frecuentado por los habitantes de la Ciudad de México y de otros lugares aledaños a la zona. Acudían al lugar en un tren especial que llegaba por la mañana a Atizapán, allí permanecía el tren y, ya por la tarde, daban vuelta a la locomotora en una desviación llamada la Y, por tener la forma de esa letra, y el ferrocarril quedaba listo para el regreso.



Figura 3. Locomotora del Ferrocarril de Monte Alto, obra de María del Carmen Guzmán Guzmán. (Fotografía Lic. Claudia Velázquez Garduño)

El ferrocarril de Cuernavaca

Relacionado con lo tratado hasta ahora, se puede establecer un complemento con el caso del ferrocarril a Cuernavaca, en particular en su paso por la actual Ciudad de México. Como se mencionó en un principio, el proyecto en el que los gobiernos del México independiente cifraban sus planes de progreso era el que uniera al Golfo de México con el Océano Pacífico, es decir, entre los puertos de Veracruz y Acapulco; pasando por la ciudad de México. Como ya se comentó, con grandes sacrificios y después de vencer obstáculos técnicos y económicos se logró en 1872 el tramo Veracruz-Ciudad de México. Cuando se quiso avanzar en el proyecto hacia Acapulco los problemas técnicos, y los económicos que van aparejados, resultaron insuperables. Solamente se llegó con los terraplenes hasta Mezcala, en el Estado de Guerrero. Pero el tendido de vía sólo llegó a Cuernavaca. Después se habilitaría un ramal a Cuautla, Morelos.

Este ferrocarril resultó tan pintoresco y útil como el del Monte Alto, pero también dejó de funcionar. Posteriormente, el derecho de vía desde el centro de la ciudad hasta La Magdalena Contreras (y posiblemente más allá) fue convertido en un atractivo parque lineal a manera de una ciclo vía y un andador en medio de agradables zonas verdes. El que esto escribe, pudo recorrer a pie la mayor parte de este parque lineal en lo que fue el olvidado tramo del ferrocarril; puedo asegurar que resulta una experiencia interesante y agradable, pues atraviesa por áreas de diferentes categorías y está acondicionado con bonitas zonas ajardinadas. En particular, recuerdo un parque en la antigua hacienda de Padierna, lugar histórico; pues allí tuvo lugar una importante batalla entre el Ejército Mexicano y el invasor Estados Unidos. Según se sabe la batalla estaba siendo ganada por los mexicanos pero, López de Santa Anna nunca envió los refuerzos que le solicitaron y como sabemos resultó en otra derrota (Sobarzo, 2000). Después, vendrían las batallas de Molino del Rey y Chapultepec que no lograron contener al enemigo que llegó triunfante hasta la misma Plaza de la Constitución, cual se puede interpretar como otra caída de la Gran Tenochtitlan.

Caminando seguí la antigua ruta del ferrocarril de Cuernavaca hasta La Magdalena Contreras, por lo tanto, ignoro si tal ruta sigue y hasta donde lo hace. Pero si tuve ocasión de comprobar que la estación del ferrocarril en la Magdalena de Contreras aún existe, es un bonito edificio restaurado de madera, pintado de color amarillo, que ahora funciona como museo (sin poder averiguar la hora en que lo abren, si es que lo hacen). La idea en aquella ocasión era conocer el Parque de los Dinamos y el Río Magdalena. La gente común lo conoce como Parque los Dinamos. Son cuatro generadores de electricidad que aprovechaban la presión del agua del Río Magdalena, la energía producida se utilizaba en fábricas textiles y de papel que ya no existen. Resultó, por lo menos grato observar, que todavía existe una corriente de agua clara cerca de la ciudad de México, corriente que es continua a lo largo del año pues, según enteran al visitante, dicha corriente está alimentada por varios manantiales que nacen en la alta montaña.

Conclusiones

Resulta interesante comprobar que se presentó una época en el país en que el ferrocarril de pasajeros resultó un medio de transporte popular. Actualmente, los ferrocarriles de pasajeros dejaron de correr salvo algunos pocos casos de ferrocarriles de carácter turístico. Al parecer se tiene intención de regresar a transporte ferroviario, pues es más económico que el de carretera, se tienen en curso importantes (y controvertidos) proyectos como el de la Ciudad de México a Toluca y el Tren Maya.

Personalmente resultó muy agradable saber un poco sobre el ferrocarril de Monte Alto, así como disfrutar el cuadro de la antigua locomotora de vapor observado durante la reunión del Colegio de Cronistas, aspectos que deseo compartir con las y los colegas cronistas y la comunidad universitaria toda.

Referencias:

- Mateos, Juan M. (1873) "¡Adiós!" El monitor Republicano. 2 de enero.
- Ramírez, H. (1998) "El Ferrocarril de Veracruz" Revista de Ingeniería, UAEM. Número 5, Nueva época, junio.
- Sobarzo, Alejandro (2000) "Deber y conciencia, Nicolás Trist, El negociador norteamericano de la guerra del 47" Fondo de Cultura Económica. Tercera edición, México.
- Video (2021) "El recuerdo de Pocos" accesible en You Tube.