



¡ SE VA EL TREN!

Francisco Durán
Centro de Investigación, Universidad La Salle

RESUMEN

La historia del tren del Valle es una de las partes de la historia de la ciudad de México que está llena de incidentes y relatos. Su origen comienza en 1852 y termina hasta el siglo XX. Inició su construcción en el Imperio del Emperador Maximiliano de Habsburgo, siguió con Benito Juárez y después vivió el Porfiriato y la Revolución hasta que en este siglo vio su desaparición y sustitución por camiones, peseras y vías de comunicación rápida como el Anillo Periférico y los ejes viales.

ABSTRACT

The history of the train of the Valley of Mexico, is one of the most colorful stories of Mexico City, full of incidents and anecdotes. The origin of the train started in 1852 and ended in the 20th century. Maximilian of Habsburg, emperor of Mexico, promoted its construction, then Benito Juárez during the restoration of the republican system, and during the times of Don Porfirio Díaz and the Mexican Revolution, till in this century disappeared and saw instead the new buses and construction of highways in the city.

El Conde de la Cortina fue el primero que se interesó por la construcción del ferrocarril de México a Chalco, y obtuvo por parte del Supremo Gobierno, en 1852, la concesión para dicha construcción. Sin embargo, el Conde de la Cortina no vio coronados sus esfuerzos, la inestabilidad del país, la Revolución de Ayutla y el golpe de estado de don Ignacio Comonfort, llevaron al licenciado Benito Juárez al gobierno interino del país. Don Ignacio Ramírez, a la sazón Ministro de Fomento, expidió el Decreto del 26 de abril de 1861 autorizando a los señores Arbeu, Robleda y González, la concesión para la construcción y explotación de un ferrocarril que enlazara a la ciudad de México con las villas de Chalco, pasando por las poblaciones de Mixcoac, Coyoacán y Tlalpan, posteriormente en este itinerario se incluiría el poblado de San Ángel. Y el Decreto estipulaba que:

"El capital de la empresa debería ser de 2 millones de pesos, divididos en 2 mil acciones de mil pesos cada una, de las cuales el

Gobierno suscribiría 200 con valor de 200 mil pesos."¹

Pero, la de malas estaba con los nuevos industriales mexicanos, la inseguridad política del país y la amenaza de una intervención extranjera hizo que los posibles inversionistas no quisieran arriesgar su capital y que el proyecto se quedara en "veremos".

El 12 de junio de 1864, entraron a la ciudad de México el emperador Maximiliano de Habsburgo y su esposa la emperatriz Carlota Amalia de Bélgica. La ciudad se desbordó en arcos triunfales, guirnaldas y bienvenidas, de todas las casas por donde pasaba el carruaje real lanzaban flores y poesías impresas.

"En una carroza, que de lejos parecía una concha y estaba recubierta de papel dorado, se

¹ Francisco Garma Franco, Historia del ferrocarril de México a Tlalpan por Tacubaya, Mixcoac y S. Ángel. México: Cuadernos del CENIHT, N. 1, 1983, p.13.



sentaban tres niños vestidos de ángeles, los cuales, cuando la carroza del emperador se veía obligada a detenerse por la gran masa de pueblo que la circundaba, se acercaban a él para echarle flores. En otra carroza venían los retratos de la imperial pareja, en tamaño natural y estaba cubierta de tapices blancos, rojos y verdes, que son los colores mexicanos.”²

Tan pronto como el nuevo gobierno se estableció el señor Arbeau y sus socios solicitaron audiencia con el emperador, quien vio con mucha simpatía y buenos ojos aquel destello de modernización por parte de los mexicanos. Ya que habiendo pasado la amarga experiencia en su viaje hacia la capital en que una de las carrozas de su comitiva se volcara.

“Entre Cañada y Palmar volcó una de las diligencias en los horribles caminos; entre los seis ocupantes se encontraba el nuevo presidente del Consejo de ministros de Imperio, Velázquez de León, que sólo pudo librarse saliendo por una ventanilla”³

La emperatriz también estaba consciente de los cambios que había que realizar en México y de que urgía una modernización en el transporte, así lo manifiesta en una carta que escribe a la emperatriz Eugenia:

“Por todo lo que he visto, escribió a la emperatriz Eugenia, hay que establecer una monarquía en este país y ésta responde a las necesidades generales de la población, de todos modos no deja de ser un intento gigantesco, porque hay que luchar con el desierto, con las distancias, con los caminos, con el más completo caos... Todo, en este país, está por hacer, sólo se encuentra la naturaleza, tanto en lo físico como en lo moral”.⁴

² Paula Kolonitz. Un viaje a México en 1864. México: SepSetentas, 1976, p.92.

³ Egon Caesar Conte Corti, Maximiliano y Carlota. 4a. reimp. México: Fondo de Cultura Económica, 1994, p. 279.

⁴ *Ibid*, p. 280, Apud, Carta de la emperatriz Carlota a la emperatriz Eugenia. México, 18, VI, 1864. Copia de puño y letra de Carlota A.M.E.M. Viena. Archivo del Estado.

Así que el 28 de junio de 1864, su majestad Maximiliano I, dio el visto bueno a la construcción del ferrocarril, aunque no fue sino hasta el 22 de marzo de 1865, que se emitió la resolución aprobando el trazo que debería seguir la vía, y que era el siguiente:

“En México, partiendo del punto de la Merced, recorriendo las calles de Rejas de Balvanera, Porta Coeli, San Bernardo, Capuchinas, Cadena, Zuleta, Rebeldes, Nuevo México, Alconedo y Providencia, atravesando en ángulo recto el Paseo de Bucareli, describiendo un círculo alrededor de la Alberca Pane, saldrá a la Calzada del Acueducto, siguiendo en línea recta hasta tocar en la puerta de la residencia Imperial en Chapultepec, donde por medio de otra curva enfilará la entrada a Tacubaya y siguiendo por el Callejón de Algara, continuará a Mixcoac y San Ángel”⁵

Fueron varias las dificultades que tuvo la empresa para poder funcionar, la primera es que ya había un tren a Tacubaya, y que peleaba el derecho de vía, segundo el depósito de trenes que se encontraba en Bucareli tuvo que mudarse de lugar. Cuatro días después de que se inauguró con pompa y circunstancia el primer tramo a Tacubaya, el Ministerio de Fomento, emitió la disposición de que las locomotoras no cruzaran solas ni con trenes el Paseo de Bucareli. Que se pusieran barreras de protección en el paso de la entrada al Bosque de Chapultepec e instalar en el interior de los trenes varillas y correas para seguridad de los pasajeros. Todas estas disposiciones, menos la primera, fueron cumplidas inmediatamente por la nueva línea ferroviaria. La construcción del tramo Tacubaya y Mixcoac se terminó en febrero de 1866 y el tramo Mixcoac-San Ángel fue inaugurado el 7 de junio de 1866, habiéndose escogido esta fecha por ser el cumpleaños de la emperatriz. Así que, este tramo fue inaugurado por sus altezas imperiales quienes a las 8 de la mañana abordaron un tren especial que los condujo hasta la San Ángel. Terminada la ceremonia los emperadores regresaron a Chapultepec y en el poblado de San Ángel continuaron las fiestas y los bailes durante el resto del día. Sin embargo, la situación de las vías, la estación

⁵ Francisco Garma, *Op.cit.* p. 18.

de lluvias y la inexperiencia en el ramo llevaron a que las vías del tren se deterioraran rápidamente, así el 18 de junio de 1866 ocurrió un accidente al descarrilar un tren cerca del paradero de Chapultepec. Éste y otro accidente ocurrido en el panteón de Tacubaya en 1873, fueron los más aparatosos que hubo. El mismo Maximiliano, en 1866, acudió a ver el accidente y a dar disposiciones sobre la seguridad que debería tener. Los horarios de salida de los transportes férreos eran los siguientes⁶:

HORARIO DE SALIDA

DE MÉXICO	DE SAN ÁNGEL
Mañana	Mañana
6:00	6:45
7:30	8:15
9:00	9:45
10:30	11:15
12:00	12:45
Tarde	Tarde
13:30	14:15
15:00	15:45
16:30	17:15
18:00	18:45
19:30	20:00 de Tacubaya"

Los costos eran dependiendo de si se viajaba en primera o en segunda clase y la distancia que se recorriera. Entre México y Tacubaya, la primera clase costaba 1 real y la segunda medio real. Entre México y San Ángel, primera clase, dos reales y segunda, un real. Para 1867 la situación política ya estaba bastante deteriorada, no obstante se dio la concesión de la construcción del ferrocarril a Tlalpan vía Coyoacán, en donde se comenzó a dar servicio al público en 1868 y a Tlalpan un año después.

"Los tramos de Coyoacán y Tlalpan se abrieron al tráfico, sin ceremonias, cohetes ni músicas. Simplemente se concluyeron los tramos y se empezó a proporcionar servicio"⁷

Sin embargo, el sostenimiento de las locomotoras era tan alto y los rendimientos que dejaba el tren tan bajos que al poco tiempo se

hicieron a un lado, y se utilizaron los medios de tracción animal, léase los trenes de mulitas, que ya existían en la ciudad de México gracias a la construcción de vías hechas por don Ramón Guzmán. Los tranvías de primera estaban pintados de amarillo canario y los de segunda de color verde, y eran llamados "pericos". Los trenes de mulitas hacían la parada para tomar pasajeros donde mejor les acomodaba, -igual que las peseras hoy día-

"Las mulas ya estaban tan acostumbradas al arrastre de los tranvías y a las maniobras respectivas, que apenas sintiéndose desunidas de los carritos, ellas mismas se colocaban junto a las que llegaron antes, a esperar el retorno a la ciudad. Para llegar a San Ángel se necesitaron una hora y media del galope de las mulitas"⁸

En la ciudad de México la estación de trenes estaba ubicada en las calles de Balderas, al oriente de la Ciudadela, y desde ahí hasta Cartagena y Ermita se utilizaba el tranvía de vapor, en Cartagena se hacía el cambio a tren de mulitas, al amparo del mismo boleto. En Tacubaya había una inspección forzosa por lo que el tranvía se detenía cuando menos cinco minutos, lo que hacía que ahí abundaran los vendedores ambulantes en donde ofrecían todo tipo de frutas, flores, dulces y otros productos. Había otra parada en San Pedro de los Pinos y otra en Mixcoac, en donde su terminal tenía fama de amplia, con cobertizo y cómodas bancas. En cada parada los boleteros gritaban: ¡Pasajeros al tren! y continuaban su viaje. Más allá de Mixcoac sólo había grandes llanos en donde los rebaños de cabras negreaban el paisaje. La siguiente parada se hacía en la hacienda de Guadalupe en donde se recogían botes lecheros, y luego, frente al convento del Carmen en San Ángel. Ahí había un ramal que continuaba rumbo a las fábricas de papel Loreto y las de hilados y tejidos de La Alpina y La Hormiga. Cuando se implantó el tren a Tlalpan las salidas de la ciudad de México eran, en la mañana, a las 6, 8 y 10 y en la tarde 2, 4 y 6 y de Tlalpan era en la mañana a las 5:45, 7:45 y 9:45 y en la tarde a la 1:45, 3:45, y

⁶ *Ibid*, pp.27-28.

⁷ *Ibid*, p. 31.

⁸ Hans Lenz, Paseos y viajes a San Ángel en el siglo XIX, México: Edit. Miguel Ángel Porrúa, Fundación Cultural San Ángel A.C., 1995, pp.38-39.

5:45, haciendo paradas en Coyoacán y posteriormente en el barrio de San Pedro Mártir, precisamente en lo que había sido el oratorio de La Colostitla, donde hoy se encuentra la Facultad Mexicana de Medicina y en donde aprovechando la construcción existente se habilitó una estación del tren, previa a la terminal que llegaba hasta el centro de Tlalpan. El viaje era, a veces bastante accidentado, y lleno de anécdotas, una de ellas la cuenta don Ignacio Manuel Altamirano con bastante gracia:

"Nos metimos en el carro, [del tren] y la burra echó a andar. Íbamos impacientes en espera de lo desconocido... de repente sentimos que la burra respingaba, dimos un salto en nuestro asiento, y se nos volteó el mundo...teníamos el techo del carro a nuestros pies, los bancos sobre nuestras cabezas... un grito horrible, un ruido espantoso. Apenas tuvimos tiempo de abrir los ojos...veíamos el cielo por algunas ventanillas de arriba y por las de abajo entraba el agua a chorros, mezclada con césped, con plantas acuáticas y con millares de ranas. De todo esto tiene la culpa la burra de Balaam"⁹

Si bien Rocinante y Bucéfalo llegaron a ser famosos por sus jinetes, la célebre burra de Balaam llegó a serlo por méritos propios, y su fama fue difundida principalmente entre aquellos que viajaron en el tren a Tlalpan durante el siglo XIX.

En el siglo XX el ferrocarril deja de ser de tracción animal y comienza a hacerse parte básica del transporte en México, las arterias de comunicación comienzan a tener cierta relevancia:

"La avenida Revolución era angosta, casi la mitad de lo que es hoy y transitava [sic] por ahí el tranvía, estaba cercada con alambrado y había una cosa muy chistosa: tanto por la avenida Revolución como en ese alambrado crecía la hierba; no había tránsito, más que el tren sobre la vía, y donde crecía la hierba transitaba un señor que cuidaba chivos. Venía de lo que es ahora San Pedro de los Pinos, caminando hasta Mixcoac, cuidando sus

chivos. Se iban alimentando del pasto que encontraban ahí"¹⁰

Aparte del Tren del Valle comenzaban los ramales: el Correo-Mixcoac, el Berlín-Zócalo, el Mixcoac-Merced que circulaba por lo que era Patriotismo. Ahí también pastaban las cabras y lo que ahora es Patriotismo no estaba pavimentado y lucía en ambas partes las casonas señoriales de Tacubaya, la primera en Patriotismo y Benjamín Franklin era la casa de la Condesa de Barrera, más adelante se encontraba una finca veraniega que pertenecía a la familia Petersen, y que posteriormente fue el internado de Frau Vogel, en donde vivían los hijos de alemanes radicados en el Estado de Chiapas, y que era muy conveniente por la cercanía con el Colegio Alemán. Enfrente de esta casona cruzaba la vía del tren.

"A principios del presente siglo, las menciones a formas de comunicación se refieren más bien a los tranvías eléctricos, que salían de la plaza Mayor de la ciudad de México y tocaba Mixcoac en el camino hacia San Ángel, cruzando Tacubaya; hacia 1913 existía ya una línea de tranvías eléctricos 'Colonia del Valle' que terminaba en la estación de Mixcoac"¹¹

Sin embargo, dado el clima de la ciudad, se habían construido terraplenes sobre los que circulaba el tren, y que cuando llovía hacían que las corrientes de agua fueran más estrepitosas. Estos terraplenes llegaban a tener una altura hasta de dos metros de altura.

"Entonces los tranvías eran como para cuarenta personas sentadas, eran grandes, muy parecidos al ferrocarril. Eran de procedencia americana unos, y otros de procedencia inglesa. Para Mixcoac y San Ángel había tranvías de primera y de segunda, éstos eran tranvías dobles. El de primera iba adelante con asientos cómodos cubiertos de bejuco, pero no era bejuco de ese de las sillas con agujeritos, no, era tejido firme; hubo un tiempo en que el ingreso a los tranvías era por delante y se salía por detrás; había un boleterero

⁹ *Ibid*, pp. 44-45.

¹⁰ Patricia Pensado y Leonor Correa, *Mixcoac un Barrio en la Memoria*. México: Instituto Mora, 1996, p. 23.

¹¹ *Ibid*, p. 61.

que le llamaban 'conductor', él cobraba; después pensaron en que mejor era entrar por atrás y salir por delante, porque de esa manera se protegía el pasaje, porque el motorista estaba viendo si habían bajado o no"¹²

Cuando el tren iba cruzando rumbo a San Ángel, los pasajeros se regocijaban al ver desde la altura que les daba el terraplen los jardines y la casa morisca, que fue construida por el licenciado Serralde y tenía en el jardín un trenecito que era réplica del ferrocarril de México-Veracruz, y tenía montes, pueblos y casitas. En esa misma casa se instaló un cinematógrafo que fue la delicia de los vecinos de Mixcoac. Sin embargo, ese mundo se fue acabando, los camiones primero, la pavimentación de la avenida Insurgentes, la ampliación de Avenida Revolución y Avenida Patriotismo y la construcción del Anillo Periférico acabaron con el tren, destruyendo pueblos enteros como Mixcoac, demoliendo las casas viejas y tradicionales y poniendo en su lugar los ejes viales que siguen sin resolver la circulación. Así terminó el tren del Valle, para los años 70's dejó de existir y quedó en su lugar el recuerdo y el esfuerzo de muchos que intentaron fallidamente de modernizar la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

1. Egon Caesar Conte Corti, *Maximiliano y Carlota*, 4a. reimp. México: FCE. 1994, 770 p.
2. Francisco Fernández del Castillo, *Apuntes para la historia de San Ángel y sus alrededores, (San Jacinto Tenantitla). Tradiciones, Historia y Leyendas*. Pról. Bernardo Pérez Fernández del Castillo. México: Editorial Porrúa. 1987, 253 p. Biblioteca Porrúa. 88
3. Francisco Garma Franco, Historia del ferrocarril de México a Tlalpan por Tacubaya, Mixcoac y San Ángel. México: Cuadernos del CENIHT, n. 1, 1983, 38 p.
4. Paula Kolonitz, *Un viaje a México en 1864*. Pról. Luis G. Zorrilla. México: SEP Setentas, 1976, 190 p. SepSetentas. 291
5. Hanz Lenz, *San Ángel, nostalgia de cosas idas*. México: Miguel Ángel Porrúa, 1996, 102 p.
6. Hans Lenz, *Paseos y viajes a San Ángel en el siglo XIX*, México: Fundación San Ángel- Miguel Ángel Porrúa, 1995, 48 p.
7. Pensado, Patricia y Leonor Correa, *Mixcoac. Un barrio en la memoria*. México: Instituto Mora, 1996, 94 p.

¹² *Ibid*, p. 62.