



PITA PITA Y CAMINANDO

FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACÍFICO EL CHEPE

A casi 30 años de la privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México (1995) se destaca, sin duda, la importancia del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico como el único que ha continuado dando servicio de pasajeros hasta la fecha. Por un lado, transporta a los habitantes de la vasta región noroeste del país, así como de las diversas comunidades indígenas que se encuentran a su paso; por otra parte, se ha convertido en un famoso transporte turístico conocido por nacionales y extranjeros como “El Chepe”, que aprovecha los increíbles lugares de la naturaleza por los que atraviesa para mostrarlos a propios y extraños.

PRIMEROS PROYECTOS

En 1882 el presidente Manuel González otorgó la concesión de una vía ferroviaria a Albert K. Owen, ingeniero civil estadounidense, que iría de Topolobampo, Sinaloa hasta Norfolk, Virginia en los Estados Unidos. El proyecto no prosperó, pero en 1897 Owen celebró otro contrato, ahora con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para construir una vía de ferrocarril que correría de Ojinaga, Chihuahua hasta Topolobampo pasando por las poblaciones de Boycona y Ciudad Guerrero. Esta ruta daría origen al Ferrocarril Chihuahua-Pacífico.¹

A principios del siglo XX, julio de 1900, la empresa Kansas City, Mexico & Oriente Railroad se hizo cargo del proyecto que se había encomendado al Ing. Owen, y construyó y explotó en los años siguientes los tramos de Ojinaga a la estación Creel (Chihuahua), y el de la costa que va de Topolobampo a Los Hornillos en Sinaloa. Para completar la ruta solo faltaba el tramo que cruzaba forzosamente la Sierra Madre Occidental de la cual forma parte la cadena montañosa conocida como la Sierra Tarahumara que a su vez acoge siete barrancas espectaculares conocidas como las Barrancas del Cobre.

LIBRANDO LA SIERRA TARAHUMARA

El gobierno de México, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, adquirió en 1940 los derechos de explotación de la vía férrea de la compañía Kansas City, Mexico & Orient Railroad, y en 1945 se tenía concluida la localización del tramo faltante.

Poco después en 1952 compró otra línea férrea: el Ferrocarril del Noroeste manejada por la empresa The Mexico North Western Railway Co., la unión de ambas empresas dio paso a la línea Chihuahua-Pacífico.²



Las Barrancas del Cobre obstáculo vencido por el talento y la capacidad de los ingenieros mexicanos al continuar el trazo del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico por su abrupta superficie.
https://en.wikipedia.org/wiki/Copper_Canyon

Enfrentar la Sierra Tarahumara representó un enorme reto para los ingenieros y trabajadores ferrocarrileros, más un grupo local de la etnia rarámuri (tarahumaras). No solo había que abrirse paso a través de grandes desniveles montañosos, sino también en amplias zonas mineras y boscosas. Sin duda la calidad y voluntad de los técnicos mexicanos superaron todos los problemas.

Después de 20 años de intensa y constante labor se concluyó el tramo que faltaba: San Pedro-Creel de 248 km de longitud. Los otros dos tramos que conformaban la totalidad de la vía: Topolobampo-San Pedro y Creel-Chihuahua fueron reconstruidos solamente.

En 1960 se colocaron en el tramo San Pedro-Creel "...450 mil durmientes de madera y 280 mil de concreto; se emplearon también 500 mil metros cúbicos de balasto y 40 mil toneladas de riel y accesorios."³ Otras características notables de esta obra son los 72 túneles de una extensión de 13,343 metros por los que se aventura el tren; 39 puentes y 7 viaductos que dan un total de 3,677 metros. El Descanso fue entonces el túnel ferroviario más largo de México con sus 1,840 metros de extensión, que sigue en funciones todavía.

Los trabajos de construcción y reconstrucción de la vía del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico de 940 km de extensión tuvieron un costo de 1,104 millones 600 mil pesos.

A lo largo de su recorrido esta ruta tenía tres terminales: San Rafael, Loreto, San Blas y Topolobampo; y cinco estaciones de paso: Creel, Cuiteco, Témoris, El Fuerte y Los Mochis.⁴

MÁS KILÓMETROS A LA RED FERROVIARIA NACIONAL

La explanada de la población de Santa Bárbara, próxima al Cañón del Septentrión en el suroeste del estado de Chihuahua, fue el escenario escogido para que el presidente Adolfo López Mateos inaugurara el 24 de noviembre de 1961 la vía completa del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico. A bordo del Tren Olivo presidencial el primer mandatario y su comitiva recorrieron toda la ruta, admirando la realización de la obra de infraestructura,

la serranía, los bosques vírgenes, valles y acantilados maravillosos como el de las Barrancas del Cobre.



El presidente Adolfo López Mateos a punto de colocar el último clavo en la vía del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, y en su discurso inaugural entre los gobernadores de los estados de Sinaloa y Chihuahua. <https://www.miradaferroviaria.mx/imagenes-del-ferrocarril-chihuahua-al-pacifico-en-el-acervo-fotografico-del-cedif/> Reproducción autorizada por el INAH.

Por su cercanía con la celebración del 51 aniversario del inicio de la Revolución mexicana, el presidente Adolfo López Mateos aludió a dicha gesta en su discurso de inauguración: “Hace cincuenta años el pueblo destruyó un orden político que no respondía a sus convicciones y acabó con riquezas concentradas en beneficio de unos cuantos. Ahora mismo, el pueblo mexicano realiza una obra de justicia y de progreso que se demuestra por esta línea ferroviaria, que el mismo pueblo pone en servicio como expresión de sus convicciones revolucionarias y como prueba de su esfuerzo combinado. Antes el pueblo dinamitaba ferrocarriles, ahora el México revolucionario con dinamita los construye. Esta obra no tiene nada de provisional. Aquí todo está terminado. En diciembre próximo correrán trenes normalmente y no será difícil que fuera uno de los más activos en un futuro próximo.”⁵

Seis niñas y seis niños tarahumaras descubrieron una enorme placa de 21 por 36 metros incrustada en una roca, alusiva a la obra de infraestructura recién inaugurada.

Cabe señalar por último que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tomó el proyecto a partir de 1940, y posterior a su división en dos grandes secretarías (1959): Comunicaciones y Transportes y Obras Públicas lo terminó esta última en 1961.

BENEFICIOS TANGIBLES

Sin duda esta magna obra de infraestructura trajo muchos e importantes beneficios al país. Primero comunicó tres regiones básicas para el desarrollo de México: el noroeste (Sonora, Sinaloa y Baja California); el norte centro (Chihuahua y Coahuila); y el noreste (Nuevo León y Tamaulipas). Ello propició el intercambio de los productos que en ellas se elaboraban, sobre todo generó el desarrollo vasto de la agricultura producida en los ricos valles ubicados en las cuencas de los ríos de Sonora y Sinaloa.

Al paso del tiempo los resultados de ese intercambio no se hicieron esperar, y los estados de Nuevo León y Tamaulipas lograron una gran producción de acero industrial, fertilizantes, productos químicos, etc., que pudo disminuir las importaciones. Sonora, Sinaloa y Baja California se convirtieron en estados con una vasta producción agrícola y

marítima. Logros extra frontera fue transportar grandes volúmenes de carga desde la frontera con los Estados Unidos hasta la costa del Océano Pacífico.⁶

UN TREN DE ALTURA

En 1987 y como resultado de la modernización de los Ferrocarriles Nacionales de México se puso en circulación el nuevo Tren de Altura Chihuahua al Pacífico que ofreció al público coches dormitorio-comedor-observatorio, pisos alfombrados y clima acondicionado. Los asientos anatómicos y reclinables daban mayor confort a los pasajeros. Cada tren salía diariamente de la ciudad de Chihuahua a las 7 de la mañana y llegaba a Los Mochis a las 7 de la tarde.

EL "CHEPE" EXPRESS



Ferromex pone al servicio de los turistas nacionales y extranjeros el Chepe Express. <https://www.elheraldodechihuahua.com.mx/doble-via/tren-chepe-cual-es-la-epoca-ideal-del-ano-para-viajar-te-explicamos-todo-8055232.html>

Hoy en día el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico es el único transporte ferroviario de pasajeros en el país. Tiene una doble misión: transportar a los habitantes de las poblaciones situadas a lo largo de su recorrido -que va de la ciudad de Chihuahua a la de Los Mochis-, y conducir a los miles de turistas que desean maravillarse con los paisajes naturales y con la cultura de los lugares que toca en su recorrido.

La empresa Ferromex, concesionaria de este tren, ofrece desde 2017 un servicio turístico de lujo: El Chepe Express. Tiene una capacidad para 540 pasajeros quienes podrán viajar en los cuatro carros correspondientes a la Clase Ejecutiva, dos en Clase Primera, y disfrutar de un comedor cubierto por un amplio domo, un bar y una terraza.⁷

En sus cómodos asientos y a través de grandes ventanales, los pasajeros disfrutaban impresionantes vistas de la Sierra Tarahumara. Asimismo, tienen la oportunidad de conocer muy de cerca la riqueza histórica, cultural y gastronómica de los lugares que conectan con este ferrocarril.

REFERENCIAS

- ¹ Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Secretaría de Obras Públicas, pp. 15-16.
- ² Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Secretaría de Obras Públicas, p. 26.
- ³ Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Secretaría de Obras Públicas, p. 12.
- ⁴ Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Secretaría de Obras Públicas, p. 51.
- ⁵ "Vínculo definitivo en el norte del país es el nuevo ferrocarril." El Universal sábado 25 de noviembre de 1961, primera plana.
- ⁶ Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Secretaría de Obras Públicas, pp. 12-13.
- ⁷ Historia del Tren Chepe en: <https://chepe.mx/historia-del-tren-chepe/> consultada el 7 de febrero de 2024.