



PITA, PITA Y CAMINANDO

LA ESTACIÓN CENTRAL DE PASAJEROS DE BUENAVISTA

“Una obra grandiosa y funcional, a tono con el progreso creciente del país,” fueron los adjetivos expresados por Benjamín Méndez, gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, al comprobar mediante una inspección final, la calidad y el funcionamiento de la nueva Estación Central de Pasajeros de Buenavista, previo a su inauguración. “Es una de las estaciones de pasajeros más bellas del mundo, y esta afirmación la puedo hacer en virtud de conocer instalaciones de la misma clase en diferentes países que he recorrido”, reafirmó el gerente.

Un convoy formado por cinco vagones para pasajeros, y un par de locomotoras de las más grandes que existían en nuestro sistema ferroviario: la Diesel 7000 y la de vapor Niágara 3035 fue el encargado de realizar las pruebas de operación entrando y saliendo a la estación.

Con el correr del tiempo, la estación de Buenavista dejó una huella imborrable en la memoria de miles y miles de pasajeros que llegaron a ella dispuestos a disfrutar un viaje anhelado o bien a recibir a familiares y amigos muy queridos.

UNA BREVE MIRADA AL PASADO

El ferrocarril fue durante el siglo XX uno de los transportes más usados por los mexicanos. En la Ciudad de México se

construyeron varias estaciones: la de Colonia, San Lázaro, La Coyuya, Peralvillo, San Rafael y Atlixco, la estación del Ferrocarril del Desagüe y las estaciones del Ferrocarril Central y del Ferrocarril Mexicano ubicadas en Buenavista. Si bien todas ellas cumplieron su tarea con eficacia, su ubicación en diversos sitios de la ciudad hacía complejo su control y una buena administración.

NUEVOS RETOS NUEVAS SOLUCIONES

A partir de 1920 las autoridades de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) se plantearon el reto de unir estas estaciones en una sola que se ubicaría al norte de la ciudad, primero se propuso en lo que es hoy la Ciudad Industrial Vallejo; después, en 1930 junto a los terrenos del Canal del Desagüe; y por último en 1943 en terrenos de las actuales colonias Bondojito, Gertrudis Sánchez, Mártires de Río Blanco.

Ninguna de estas propuestas prosperó, sin embargo, se construyó una estación de forma provisional llamada Estación Central de Buenavista la cual se inauguró el 16 de septiembre de 1937.

Tiempo después, en 1958, se retomó el reto de construir una estación que solucionara el ineludible problema de los costos de operación y movimiento que tenían entonces los ferrocarriles, y concentrara además las oficinas de los FNM para cubrir las necesidades de la capital del país y sus cuatro millones de habitantes.

Después de realizar un amplio estudio de modernización, Ferrocarriles Nacionales de México optó por construir una nueva estación a solo 580 metros al norte de las antiguas estaciones de los ferrocarriles Mexicano y Central Mexicano en terrenos de la antigua hacienda de Buenavista.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

El proyecto de la nueva estación de pasajeros fue encomendado al ingeniero-arquitecto Jorge L. Medellín, quien propuso un inmueble de marcada horizontalidad con grandes ventanales en su fachada; en el remate se apreciaba a distancia un gran letrero: FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO. Su construcción costó 50 millones de pesos, y se llevó a cabo en un área aproximada de 40 mil 100 metros cuadrados; en cuanto a su duración en buenas condiciones, se estimaban 25 años a partir de su apertura, y un movimiento en sus instalaciones de mil 500 personas diarias.

Una gran explanada recubierta de adoquín de 14 mil 500 metros cuadrados, donde se estacionarían los autos, antecedía al inmueble. En su centro se colocó una placa-asta bandera que honraba la memoria del Héroe de Nacozari, Jesús García Corona, aquel ferrocarrilero que ofrendó su vida para salvar de una muerte segura a numerosos pobladores del pueblo de Nacozari, Sonora.

AMPLIAS SALAS Y ESPACIOS ORNAMENTADOS

La estación mostraba tres plantas arquitectónicas, en la principal se ubicaban las oficinas de boletos o taquillas, el control de sonido y de señales, la intendencia donde se

guardaba el equipaje ligero, los sanitarios, así como las oficinas de correos y telégrafos.

Como elementos ornamentales destacaba un par de extraordinarios escudos en relieve, realizados en mosaico veneciano y bronce: el escudo nacional y el de la Ciudad de México, elaborados por el notable artista ilustrador y muralista Francisco Eppens Helguera, autor también de dos murales en edificios de la Ciudad Universitaria.

Del mismo autor, se presumía una gran “rosa de los vientos” con 7.90 metros de diámetro, que indicaba la dirección de los vientos; los puntos cardinales señalaban los kilómetros que había entre la capital del país y algunas de las estaciones más relevantes de México. Por ejemplo, una torre de petróleo y la cara de un toro, en un fondo de estrellas significaba el puerto de Tampico, cuya distancia era de 970 kilómetros.

La planta baja alojaba la sección de venta de boletos de segunda clase, y las salas de espera con una capacidad para 374 personas; los respectivos sanitarios y un restaurante para comer. A la planta superior se accedía a través de amplias escalinatas; se encontraban en ella un restaurante con 30 mesas para cuatro comensales cada una, y una fuente de sodas para 250 personas. Asimismo, se localizaba un par de salas de descanso con 186 butacas y sus sanitarios.

TECNOLOGÍA DE PUNTA

Una docena de vías fueron construidas para recibir a igual número de trenes. La primera y segunda podía albergar a 14 coches; la tercera y la cuarta disponían de espacio para trenes de 16 coches; la quinta y sexta para 17 coches; la séptima y octava recibían 18 coches; la novena y

la décima a 19 coches; y la onceava y duodécima aceptaban hasta trenes de 22 coches. Cabe mencionar que los trenes de Guadalajara y Nuevo Laredo estaban formados entonces por 18 coches.

Dos tipos de andenes ofrecía la nueva estación: uno para pasajeros y otro para transportar el equipaje voluminoso y pesado mediante carretillas. El andén de pasajeros muestra un diseño tipo “mariposa” dotado con instalaciones eléctricas, telefónicas y de intercomunicación con la torre NX donde se manejan eléctricamente todos los trenes a su llegada y salida, ubicada al oriente del llamado “peine” de vías. El moderno sistema de alumbrado eléctrico, instalado en la explanada de la estación, llamó la atención. Varios postes modernos dotados con dos y hasta cinco lámparas de la marca alemana “Heliux”, emitían una luz muy blanca; dichas lámparas fueron las primeras instaladas en América Latina.

EL PRIMER TREN EN LA MODERNA ESTACIÓN

A decir de la prensa, a las cero horas con un minuto del domingo 8 de marzo de 1959 la nueva estación de tren empezó a dar servicio. “El primer tren que debió haber llegado a la estación fue el rápido nocturno procedente de Toluca, Acámbaro, Morelia, Pátzcuaro y Uruapan. A las 7:45 horas, ese convoy, el número 27, debió hacer su entrada por una de las flamantes doce vías de la estación.”

Debido a la privatización de los ferrocarriles en 1995 la Estación Central de Pasajeros de Buenavista fue abandonada, hasta que se aprovechó como espacio de acceso al Tren Suburbano del Valle de México, inaugurado en 2008.

REFERENCIAS

- ¹ Resultaron satisfactorias las pruebas de la Estación Central de Pasajeros. El Universal miércoles 10 de diciembre de 1958 primera plana y p. 6.
- ² Ferrocarriles Nacionales de México. Memoria del anteproyecto de las terminales ferroviarias de México.
- ³ La rosa de los vientos en: <https://www.milenio.com/opinion/varios-autores/taller-sie7e/la-rosa-de-los-vientos> consultada el 24 de marzo de 2025.
- ⁴ Entró en servicio esta madrugada la Estación Central de Pasajeros. El Universal domingo 8 de marzo de 1959, primera plana y pp. 12 y 13.
- ⁵ Entró en servicio esta madrugada la Estación Central de Pasajeros. El Universal domingo 8 de marzo de 1959, primera plana y pp. 12 y 13.