



## PITA PITA Y CAMINANDO

### SALIDA Y DESTINO: ANTIGUAS ESTACIONES FERROVIARIAS

El ferrocarril fue sin duda uno de los grandes inventos del siglo XIX, factor indiscutible para el desarrollo de la actividad económica, y excelente medio de comunicación al unir poblaciones y ciudades distantes. Esta valiosa y novedosa herramienta de la tecnología de su época no sólo basó su eficacia en la máquina con su fila de vagones detrás, o en sus cientos o miles de kilómetros de rieles sobre los que se desplazaba; las estaciones de trenes jugaron también un papel preponderante en su funcionamiento al ser lugares de salida y destino de los pasajeros y de la carga material, transportados ambos con gran facilidad.

En la Ciudad de México la presencia de dichas estaciones propició notorios cambios urbanos y sociales, pues fueron lugares muy atractivos para realizar a su alrededor actividades industriales y comerciales, asimismo, se establecieron zonas habitacionales conformadas principalmente por trabajadores del sector ferroviario. Si bien en un principio las estaciones de trenes se ubicaron fuera de los límites de la urbe, al paso del tiempo formaron parte de esta logrando una interacción fundamental con sus habitantes y con las fábricas, talleres, mercados, etc., espacios relacionados directamente con el ferrocarril encargado de llevar y traer materias primas y productos elaborados.

Tras inaugurarse la primera línea de ferrocarril del país que iba de la Ciudad de México al puerto de Veracruz, el 1 de enero de 1873, la capital de la República se convertiría -antes de finalizar el siglo XIX- en el centro ferroviario más importante de México cuando se establecieron en sus alrededores las estaciones del Ferrocarril Mexicano y Ferrocarril Central (ambas en Buenavista), la estación Colonia y la de San Lázaro, entre otras.

#### **ESTACIÓN DEL FERROCARRIL MEXICANO**

A mediados del siglo XIX la capital de la República se encontraba rodeada de ranchos, potreros, ejidos y varias haciendas. Una de ellas, la hacienda de Buenavista llamada originalmente Hacienda de San Francisco de Borja, perteneció al colegio jesuita de San Andrés en la época virreinal, y posteriormente (1782) a don Manuel Rodríguez de Pinillos conde de Selva Nevada. En 1865 la hacienda fue adquirida por una sociedad civil formada por don Rafael Martínez de la Torre, quien fuera regidor del Ayuntamiento de México, abogado defensor de Maximiliano de Habsburgo (1867) y diputado federal (1869); y don Antonio Escandón, uno de los empresarios más prominentes de aquel entonces.

En un millón de varas cuadradas (64 hectáreas), se estimaban los terrenos de la hacienda de Buenavista por la cual se pagaron 40 mil pesos.<sup>1</sup> Don Antonio Escandón promovió y logró que en sus tierras (el 25.2% de las 64 hectáreas), se ubicara la estación del Ferrocarril Mexicano junto con sus patios de maniobra, depósitos, bodegas, vías férreas de acceso, etc. La sobria estación del Ferrocarril Mexicano fue construida por el maestro de obras alemán J. Muller.



En 1948 la estación del Ferrocarril Mexicano lucía de esta forma frente a la plaza Buenavista con el monumento a Cristóbal Colón colocado ahí en 1892. Reproducción autorizada por el INAH.

Diseñada en planta baja y un piso superior, la estación -de techos planos- presentaba un claro estilo neoclásico reflejado en las típicas balaustradas que delimitaban los balcones del segundo nivel, así como en parte del pretil en el remate. Los dinteles de las ventanas inferiores combinaban dos formas: pares de arcos de medio punto en los extremos, y cornisas rectas en el cuerpo central. Un reloj de carátula circular remataba el inmueble justo al centro. Frente a la fachada principal se diseñó una plaza bautizada con el nombre de Buenavista donde se colocó el 12 de octubre de 1892 la relevante escultura de Cristóbal Colón realizada por el destacado maestro Manuel Vilar para conmemorar el cuarto centenario del descubrimiento del continente americano.

Del referido inmueble partió el primer ferrocarril del país rumbo al puerto de Veracruz (423 km) iniciando así un sistema ferroviario que a fines del porfiriato alcanzó los 20 mil kilómetros de extensión. Es importante señalar que la presencia de la estación del Ferrocarril Mexicano propició el surgimiento de la colonia Guerrero (1874) una de las más tradicionales de la ciudad capital.

La antigua estación del Ferrocarril Mexicano se convirtió en el principal sitio de salida y llegada de pasajeros y carga que tuvo México. Después de poco más de ocho décadas de fructífera existencia la estación fue demolida a fines de los años cincuenta del siglo pasado.

## **ESTACIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO O DE BUENAVISTA**

Hacia 1884-1888 se construyó, e inició operaciones, la estación del Ferrocarril Central, vecina de la estación del Ferrocarril Mexicano, en terrenos también de la hacienda de Buenavista. Esta línea de ferrocarril conectaba a la capital del país con la frontera norte (México-Ciudad Juárez) donde se incorporaba al sistema ferroviario de los Estados Unidos.

Por medio de fotografías antiguas se puede observar que dicha estación tenía dos niveles, en la planta baja lucía un pórtico corrido formado por esbeltas columnas metálicas que sostenían un friso “calado” muy singular, cubierto por una techumbre metálica inclinada; el acceso se acentuaba mediante un pequeño techo a dos aguas. En el piso superior el tabique aparente realzaba los marcos de sus ventanas; y las techumbres también se apreciaban a dos aguas. A su costado se ubicó el inmueble que alojó a las oficinas del Ferrocarril Central Mexicano.

En los patios de la antigua estación del Ferrocarril Central comenzó en 1936 la construcción de una nueva estación -de estilo modernista o funcionalista en boga- que tendría por nombre Estación Central de Buenavista. El Departamento de Vías y Edificios de los Ferrocarriles Nacionales de México fue el encargado de realizar el proyecto cuya justificación se debió a “...la importancia que tiene para la capital de la República, poblada por casi un millón y medio de habitantes, una estación terminal a donde afluyan las corrientes turísticas, comerciales, industriales, agrícolas y de otras índoles, formadas con elementos que constantemente hacen uso de los ferrocarriles para sus servicios, sin tener, como antaño, que dividirse dentro de la misma ciudad para poder encontrar la puerta de salida o de llegada a sus centros buscados, con las molestias y gastos consiguientes”.<sup>2</sup>

El nuevo inmueble fue inaugurado el 16 de septiembre de 1937 por el presidente Lázaro Cárdenas, acompañado del Lic. Eduardo Suárez, secretario de Hacienda y Crédito Público, y del Ing. Antonio Madrazo, presidente ejecutivo de Ferronales (Ferrocarriles Nacionales de México); funcionarios de esta empresa formaron una comisión de recepción para la ceremonia.

## **NUEVA ESTACIÓN DE BUENAVISTA**

Al paso del tiempo la ciudad fue reclamando más espacio para alojar nueva infraestructura que diera respuesta a nuevas necesidades. A fines de los años cincuenta, se demolieron las estaciones del Ferrocarril Central o de Buenavista y del Ferrocarril Mexicano para construir después en su lugar el edificio sede del Partido Revolucionario Institucional y la Delegación Cuauhtémoc respectivamente.

El servicio de ferrocarriles en Buenavista no se suspendió, sino que se construyó una estación moderna erigida unos 500 metros más al norte de las antiguas. Diseñada por el Arq. Jorge L. Medellín la nueva estación de Buenavista presumía una fachada vidriada muy sencilla de marcada forma horizontal, destacaba su amplio lobby al cual daban las taquillas y algunos servicios, y en el nivel superior se hallaban las oficinas; en el remate de la fachada se apreciaba a la distancia un gran letrero: FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO. La estación llegó a contar con doce vías y seis andenes, el presidente Adolfo López Mateos la inauguró en 1958.

En la nueva estación de Buenavista se ofrecía un servicio especial de trenes que seguramente muchos capitalinos recuerdan; un par de ellos conectaba con las ciudades capitales de Guadalajara y Monterrey, conocidos como el *Tapatío* y

el *Regiomontano* respectivamente; lo mismo pasaba con el tren *Jarocho* que iba directo al puerto veracruzano. El 1 de septiembre de 1999 la empresa Ferrocarriles Nacionales de México finalizó sus operaciones en el país, por lo cual la estación de Buenavista dejó de operar y fue abandonada durante muchos años, hasta que después de un rediseño de sus áreas se convirtió en parte de la terminal del Tren Suburbano (2008).<sup>3</sup>

## ESTACIÓN COLONIA

La Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano obtuvo en septiembre de 1880 la concesión para establecer dos líneas ferroviarias: México-Manzanillo que tocaba las ciudades de Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y La Piedad, entre otras; y la línea México-Nuevo Laredo. Para ello, requería de una estación de trenes que se ubicó al sur de la Colonia de los Arquitectos (actual San Rafael), de ahí su nombre: Estación Colonia, en terrenos de la hacienda de la Teja (hoy Colonia Cuauhtémoc).

La construcción de la estación inició después de que dicha compañía obtuvo el permiso correspondiente el 7 de julio de 1894. El primer tren partió a las cuatro de la tarde del 17 de febrero de 1896. Sin embargo, su inauguración oficial se celebró hasta 1898 a cargo del presidente Porfirio Díaz acompañado del general Manuel González de Cosío, primer secretario de Comunicaciones y Obras Públicas.



Fachada principal de la Estación Colonia a principios del siglo XX.

<https://m.facebook.com/MiMexicoAntiguo/photos/la-estaci%C3%B3n-colonia-o-sullivan-fue-una-estaci%C3%B3n-ferrocarrilera-ubicada-en-el-ce/2492061030873957/>

La Estación Colonia mostraba una fachada predominantemente horizontal compuesta de planta baja y dos niveles superiores, techada con una estructura de madera y lámina a dos aguas. Estaba enmarcada por dos volúmenes cubiertos con techos a tres aguas; las aristas de sus muros, al igual que los marcos de sus ventanales que abarcaban el primer y segundo nivel, se exhibían “dentadas” a base de piedras. Al centro destacaban en sus dos niveles superiores: ventanas “voladas” de estilo inglés conocidas como bay-

window o bow-window; y como remate, un frontón triangular tipo renacentista debajo del cual se ubicaba un reloj circular.<sup>4</sup>

En 1920 la estación lucía al frente un hermoso jardín y un gran estanque de agua; en la siguiente década desaparecieron ambos elementos quedando solo una plancha de pavimento que servía de estacionamiento, y al frente una banca para descanso de estilo art deco.

Gracias a las imágenes de la Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, podemos saber cómo era la Estación Colonia en su interior y de que áreas constaba hacia 1926-1930.<sup>5</sup> Un pequeño pórtico daba acceso al interior en la planta baja donde se ubicaban: un amplio vestíbulo, las salas de espera y el local donde se vendían boletos de primera y segunda clase.

A un costado de la entrada a los andenes para los pasajeros, se hallaban la cafetería y la oficina de telégrafos. Distribuidas en los pisos superiores se encontraban las oficinas generales de la estación, entre ellas la Superintendencia de Carros. Una gran techumbre de madera y lámina cubría los andenes situados detrás del inmueble principal; a su costado se ubicó la oficina Express y la oficina y bodega de la Compañía Pulman. La oficina de Correos y el taller de reparación formaban parte también del conjunto ferroviario.

Los patios de la estación agrupaban otros espacios importantes como el archivo, las bodegas del Express, una planta y taller eléctrico, casetas para las bodegas de materiales; así como habitaciones destinadas a los empleados.



Vista de la oficina de la Superintendencia de Carros en 1926. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Es necesario mencionar que la estación Colonia también tuvo su hospital de dos niveles cuyas fachadas mostraban tabique aparente. Inaugurado el 7 de enero de 1892 se alojaban en él la oficina de la Dirección, el departamento de sífilis, ojos, nariz y garganta,

y el laboratorio de rayos X en la planta baja. En el piso superior “estaban la sala de operaciones, los dormitorios y los baños. Además, tenía dos pabellones para habitaciones de las enfermeras, la cocina, salas para enfermos y curaciones para internos, y un área para la servidumbre.”<sup>6</sup>

En septiembre de 1937 la Estación Colonia dejó de prestar sus servicios<sup>7</sup> y dos años después en noviembre de 1939 comenzó su demolición lo que originó la protesta de trabajadores ferrocarrileros frente al inmueble quienes trataban de impedir su desaparición. A lo largo de sus poco más de 40 años de existencia la estación recibió a grandes personajes históricos de México como don Francisco I. Madero, Ramón López Velarde, así como a varios caudillos y tropas revolucionarias.

Ocuparon el amplio terreno de la estación: el monumento a la Madre (1949) y el Jardín del Arte. Un excelente ejemplo de arquitectura funcionalista, el Hospital Colonia de los Ferrocarriles Nacionales (1936) proyectado por el Arq. Carlos Greenham, es el único inmueble cuya presencia rememora a tan espléndido conjunto ferroviario.

### **ESTACIÓN SAN LÁZARO**

Fue construida de 1888 a 1893 y daba servicio a la línea de vía angosta del llamado Ferrocarril Interoceánico, que cubría la ruta Ciudad de México-Puebla-Veracruz. La estación se ubicó al oriente del zócalo sobre unos terrenos cercanos al actual Congreso de la Unión (Cámara de Diputados).<sup>8</sup>

Del inmueble construido en dos niveles: planta baja y piso superior, destacaban varios aspectos como el acabado de sus muros en tabique aparente, sus tres arcos inscritos en frontones triangulares que sobresalían en el remate del inmueble; sus techos inclinados a dos y tres aguas, y su pórtico de acceso. También lucía una serie de molduras superpuestas unas sobre otras al estilo neorrománico debajo de la cornisa superior, así como varias chimeneas que asomaban sobre sus techos inclinados.



Extensión de los terrenos ocupados por la Estación San Lázaro. Compañía Mexicana de Aerofoto. Fundación ICA.

La estación San Lázaro permaneció en pie hasta mediados de los años setenta (1974) cuando fue materialmente abandonada hasta su demolición. En sus terrenos se formó la modesta Unidad Habitacional Emiliano Zapata en cuya entrada principal se conservó -por fortuna- el arco de medio punto del pórtico que daba acceso a la estación.

## REFERENCIAS

<sup>1</sup> Edgar Tavares López. *Museo panteón de San Fernando*. Secretaría de Cultura del Distrito Federal, México, 2012, p. 26.

<sup>2</sup> La transición de Buenavista: de estación periférica a un importante nodo ferroviario en la Ciudad de México en: <https://www.miradaferroviaria.mx/el-papel-de-las-estaciones-del-ferrocarril-en-la-ciudad-de-mexico-del-siglo-xix-the-rol-of-train-terminals-on-the-city-expansion-of-xix-century/> consultada el 23 de noviembre de 2022.

<sup>3</sup> Estación Buenavista en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_Buenavista](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_Buenavista) consultada el 25 de noviembre de 2022.

<sup>4</sup> Edgar Tavares López. "La estación Colonia del ferrocarril" en *Relatos e Historia en México* No. 20, México, p. 10-11.

<sup>5</sup> Covadonga Vélez Rocha "En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la ciudad de México" en: <https://luisrodriguez.mx/mirada/en-pro-de-una-ciudad-moderna-el-desmantelamiento-de-la-estacion-colonia-en-la-ciudad-de-mexico/> consultada el 26 de noviembre de 2022.

<sup>6</sup> Covadonga Vélez Rocha op. cit.

<sup>7</sup> Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla Galindo, Román Moreno Soto. *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*. Secretaría de Cultura. Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, México, 2018, p. 28.

<sup>8</sup> Estación del Ferrocarril Interoceánico San Lázaro (1878-1973)  
en: [https://www.wikicity.com/Estaci%C3%B3n\\_del\\_Ferrocarril\\_Interoce%C3%A1nico\\_San\\_L%C3%A1zaro\\_\(1878-1973\)](https://www.wikicity.com/Estaci%C3%B3n_del_Ferrocarril_Interoce%C3%A1nico_San_L%C3%A1zaro_(1878-1973)) consultada el 25 de noviembre de 2022.