



PITA PITA Y CAMINANDO

SERVICIO ESTRELLA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

A partir de su aparición en el siglo XIX el ferrocarril revolucionó el transporte de carga y de personas supliendo a las carretas y diligencias que se aventuraban a transitar, casi siempre, por caminos sinuosos y difíciles. Sin duda alguna este medio de transporte conectó lugares remotos lo cual permitió el crecimiento y desarrollo económico de las naciones, y propició el intercambio cultural cuando acercó a los pobladores de diversas regiones.

En México, el ferrocarril de pasajeros ha dejado una huella imborrable en millares de personas que lo abordaron para transportarse por variados motivos: trabajo, educación, recreación, negocios, etc. En 1987 Ferrocarriles Nacionales de México dio un gran impulso al tren de pasajeros al establecer el “Servicio Estrella” que ofrecía comodidades innovadoras: trenes Pullman con vagones-dormitorio, carros-comedor con excelentes menús, bar-observatorio, etc., que permitieron al viajero experimentar una “aventura de lujo”. Se ofrecieron entonces varias rutas importantes a lo largo y ancho del país, al mando de 14 trenes que llevaban por nombre su destino preestablecido; entre ellos destacan los siguientes.

“EL TAMAULIPECO”

Inició operaciones en 1988 y cubría la ruta Monterrey-Matamoros heredada por los antiguos trenes números 139 y 140. Ofrecía servicio de primera y primera especial, mayor frecuencia de paso, menor tiempo de recorrido y precio justo. Mediante una potente máquina GP38-2 de dos mil caballos de fuerza “El Tamaulipeco” hacía una hora 25 minutos de la ciudad de Matamoros a la ciudad de Reynosa en el estado de Tamaulipas; llegando a su destino -la ciudad de Monterrey-, tres horas y 20 minutos después.

La vía ferroviaria de “El Tamaulipeco” -en la ciudad de Reynosa- corría paralela al canal de Anzaldúas inaugurado en 1952 como parte del sistema de riego del bajo Río Bravo. En su ruta hacia la población de Valadeces, el tren cruzaba materialmente grandes campos de algodón, trigo y sorgo. Después de alcanzar la ciudad de Camargo, se dirigía hacia el suroeste pasando a un costado de la presa Marte R. Gómez. Al traspasar los límites con el estado de Nuevo León, “El Tamaulipeco” comenzaba un ascenso del 0.75% de inclinación en su trayecto rumbo a las poblaciones de Los Aldamas, Los Herreras, Los Ramones y Apodaca, que antecedían su arribo a la industriosa ciudad de Monterrey.¹



“El Tamaulipeco” en la estación de Reynosa, Tamaulipas, en espera de reiniciar su recorrido rumbo a la ciudad de Monterrey, Nuevo León. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1386195198240106&set=estaci%C3%B3n-reynosa-tamaulipas-14-de-marzo-1989el-tamaulipeco-nombre-gen%C3%A9rico-que-l>

“EL PURÉPECHA”

Abarcaba en su recorrido -en vía ancha- el eje Neovolcánico y parte de la Sierra Madre del Sur, lo cual hacía que transitara por lugares accidentados, con marcadas curvas, así como continuos ascensos y descensos. “El Purépecha” realizaba la ruta México-Uruapan y ofrecía carros dormitorio (cama alta y cama baja), camarines, alcobas y gabinetes. Al sustituir los antiguos coches dormitorios pesados por unos más ligeros de la categoría primera especial, el tren disminuyó un poco el tiempo de viaje.²

Las paradas de este tren fueron: Toluca y Tultenango (Estado de México); Contepec y Maravatío (estado de Michoacán); Acámbaro (estado de Guanajuato); Morelia, Pátzcuaro, Ajuno y Uruapan (estado de Michoacán). El viaje duraba entonces alrededor de 12 horas, salía de México a las 21:30 pm y llegaba a Uruapan a las 10:07 am.



1937 FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO 1987
50 años de integración nacional

¡QUE LINDO ES MICHOACÁN...! POR:
EL PUREPECHA

Ferrocarriles Nacionales de México parte de la solución a los problemas de desarrollo y crecimiento del país.
 • Magníficos coches dormitorio
 • Nuestro nuevo Primer Servicio Especial de primera clase
 • Los mejores lugares
 • Comida San Observatorio con servicio de camarero
 • Y por encima de lo anterior un valioso seguro por cada año!

TIEMPO	ESTACIÓN	TIEMPO
00:00	MÉXICO	00:00
01:00	TOLUCA	01:00
02:00	TULTENANGO	02:00
03:00	CONTEPEC	03:00
04:00	MARAVATÍO	04:00
05:00	ACÁMBARO	05:00
06:00	MORELIA	06:00
07:00	PÁTZCUARO	07:00
08:00	AJUNO	08:00
09:00	URUAPAN	09:00

ESTAMOS CAMBIANDO NUESTRO TREN DE VIDA
FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

RESERVACIONES: México 52-5195 52-5195 52-5195. Monterrey 52-5195 52-5195 52-5195. Toluca 52-5195 52-5195 52-5195. Uruapan 52-5195 52-5195 52-5195.
© 1987 Ferrocarriles Nacionales de México. Todos los derechos reservados.

“El Purépecha” saliendo de la estación de Uruapan, Michoacán. Asientos cómodos, servicio personalizado, dormitorios y amplios vagones ofrecían en este tren los Ferrocarriles Nacionales de México al cumplir 50 años de unir al país (1937-1987). Steven J. Brown <https://es-la.facebook.com/photo/?fbid=499849100208058&set=a.506859716173663> Benjamín Arredondo <https://vamosalbable.blogspot.com/2015/10/de-trenes-y-rutas-que-hubo-y-que-tal.html>

“EL TAPATÍO” y “EL REGIOMONTANO”

Estos trenes partían de la Ciudad de México a Guadalajara y Monterrey respectivamente, las dos urbes más importantes del país después de la ciudad capital. “El Tapatío” se desplazaba en la región centro-occidente del país, y contaba con varios dormitorios, coche-comedor, carro correo-exprés, y un extraordinario coche-bar observatorio. Ofrecía el servicio expreso México-Guadalajara.³

Por su parte, “El Regiomontano” tenía una ruta que era el doble de “El Tapatío”, y desarrollaba una mayor velocidad. Ambos trenes sólo hacían escalas en las ciudades más relevantes encontradas a su paso; ofrecían su servicio a viajeros de clase media y alta quienes podían ocupar los coches-cama construidos por la compañía Pullman de origen estadounidense. Estos coches o vagones dotados de camas resolvían las necesidades de los viajeros que preferían hacer viajes nocturnos con todas las comodidades.⁴ “El Regiomontano” hacía su recorrido por el centro-norte de la República en 15 horas con escalas en las ciudades de San Luis Potosí y Saltillo.⁵

“EL CONSTITUCIONALISTA”

Este tren cubría la ruta México-Querétaro en aproximadamente tres horas de viaje. Debe su nombre a que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos fue proclamada en 1917 en la ciudad de Querétaro. Se promovía como el Tren Rápido México-Querétaro, tenía diez coches de primera especial con capacidad de 68 asientos numerados cada uno, clima artificial, dos coches dormitorio y sanitarios, entre otros servicios. El viaje redondo costaba tres mil pesos y si el viajero requería de un rico desayuno o un refrigerio por la tarde tendría que desembolsar mil 500 pesos más.⁶

De este añorado tren solo se conserva la estación queretana, convertida hoy en día en el Centro Cultural La Antigua Estación que se ubica en el barrio del Tepetate. A lo largo de sus 119 años de existencia la terminal inaugurada en 1904 ha conservado su armazón original casi al cien por ciento.

SERVICIO DE TREN RAPIDO
MEXICO-QUERETARO
**FERROCARRILES NACIONALES
DE MEXICO**

Anuncia que a partir del lunes 2 de junio próximo inicia la operación del tren
"El Constitucionalista" en la DOBLE VIA

MEXICO-QUERETARO
cuya construcción realizó la
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

HORARIOS:

TREN ESPECIAL "EL CONSTITUCIONALISTA"

Una corrida diaria. Sale de la Estación de Buenavista a las 7:00 A.M.,
Llega a Querétaro a las 9:57 horas.
Sale de Querétaro a las 13:00 horas,
Llega a Buenavista a las 15:57 horas.

TARIFAS:

Viaje sencillo.....	\$1,500.00
Viaje redondo.....	\$3,000.00
Desayuno a bordo.....	\$1,500.00
Refrigerio Vespertino.....	\$1,500.00
Viaje en paquete.....	\$4,000.00

Para los juegos del Mundial de Fútbol en Querétaro habrá servicio de transporte en autobuses hasta el Estadio "La Corregidora" y de allí a la Estación Ferroviaria, por una cuota adicional de \$200.00 por viaje redondo.

Venta anticipada de boletos en la Estación de Buenavista como en Querétaro. También proporcionará este servicio la Agencia de Viajes Turismo Severin S.A., en su domicilio de Atenas número 40, planta baja; teléfonos 705-04-46, 705-05-71, 705-06-96 y 705-08-21 en México, D. F., y en Avenida Tecnológico número 102, Condominio Querétaro, con teléfonos 615-11, 612-60 y 610-49 en la ciudad de Querétaro.



“El Constitucionalista” anuncia el inicio de sus operaciones, horarios y tarifas en 1986.

<https://www.facebook.com/cinemexicanomx/photos/pcb.10158311313815067/10158311313705067/?type=3&theater>

“EL OAXAQUEÑO” Y “EL JAROCHO”

Dos trenes más se sumaron al esfuerzo de los Ferrocarriles Nacionales de México por alentar el transporte de pasajeros: “El Oaxaqueño” que después de su salida en la estación de Buenavista en la Ciudad de México realizaba paradas en Teotihuacán y San Lorenzo (Estado de México); Puebla y Tehuacán (estado de Puebla), Quiotepec y Tomellín (estado de Oaxaca); terminaba en Oaxaca capital del estado del mismo nombre.² Por otra parte, “El Jarocho” iba de la ciudad capital del país al puerto de Veracruz, y en su recorrido enfrentaba la compleja y abrupta orografía de las cumbres de Maltrata.



Anuncio de periódico de la ruta del tren “El Oaxaqueño” (1987) donde se muestran los servicios y espacios del ferrocarril, y algunos atractivos culturales de Oaxaca. “El Jarocho” se abre paso entre las cumbres de Maltrata. <https://www.facebook.com/kinkihomexico/photos/a.1985449445116733/2512870192374653/?type=3> Clark Frazier <https://www.facebook.com/298957586963878/photos/a.299725183553785/1805245356335086/?type=3&theater>

NOSTALGIA Y ESPERANZA

En 1995 el gobierno federal en turno privatizó Ferrocarriles Nacionales de México y la mayoría de los trenes de pasajeros dejaron de operar. Miles de usuarios guardan aún - con verdadera nostalgia- gratos recuerdos de sus travesías relacionadas con los servicios que les fueron ofrecidos: “Era muy agradable viajar en los Pullman, por la privacidad y calidad del servicio; contaban con portero en cada carro y a la hora del desayuno, comida o cena, se llamaba a los pasajeros para que pasaran al comedor.”⁸

La esperanza de volver a subirnos a un tren de pasajeros es una realidad hoy en día. El gobierno de la cuarta transformación impulsa como nunca un transporte interurbano que propicie la movilidad de los mexicanos de una forma segura y oportuna. El Tren Maya, el Tren Interurbano México – Toluca y la conclusión de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara son ejemplos reales de dicho propósito.

REFERENCIAS

¹ Ferrocarriles Nacionales de México, Estación Reynosa Tamaulipas, 14 de Marzo 1989 en: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1386195198240106&set=estaci%C3%B3n-reynosa-tamaulipas-14-de-marzo-1989el-tamaulipeco-nombre-gen%C3%A9rico-que-> consultada el 4 de octubre de 2023.

² Ferrocarriles Nacionales de México, Tren pasajero EL PURÉPECHA en: <https://es-la.facebook.com/photo/?fbid=499849100208058&set=a.506859716173663> consultada el 3 de octubre de 2023.

³ Ferrocarriles Nacionales de México, Tren de pasajeros "El Tapatío" con coches dormitorio, pasando por Lechería, México en Octubre 1963 en: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=563859393807028&set=tren-de-pasajeros-el-tapat%C3%ADo-con-coches-dormitorio-pasando-por-lecheria-m%C3%A9xico-e> consultada el 2 de octubre de 2023.

⁴ El Tapatío en: https://es.wikipedia.org/wiki/El_Tapat%C3%ADo consultada el 2 de octubre de 2023.

⁵ El Regiomontano en: https://es.wikipedia.org/wiki/El_Regiomontano consultada el 3 de octubre de 2023.

⁶ El viaje en tren. Un placer que se recuerda con nostalgia en: <https://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/el-viaje-en-tren-un-placer-que-se-recuerda-con-nostalgia/> consultada el 2 de octubre de 2023.

⁷ Kinki & Hawker model railroad HO México en: <https://www.facebook.com/kinkihomexico/photos/a.1985449445116733/2512870192374653/?type=3> consultada el 5 de octubre de 2023.

⁸ Manuel Jiménez y Daniel Ríos "Viajar por ferrocarril era protagonizar una aventura" en: <https://www.elimparcial.com/sonora/hermosillo/Viajar-por-ferrocarril-era-protagonizar-una-aventura-20180219-0125.html> consultada el 5 de octubre de 2023.