



## PITA PITA Y CAMINANDO

### GRANDIOSA TERMINAL DE CARGA DE LOS FERROCARRILES

A partir de los años veinte del siglo pasado y durante poco más de tres décadas el servicio ferroviario en México careció de mantenimiento y cuidado pues en ese lapso no se repusieron vías, ni se reemplazó equipo ni fuerza tractiva, tampoco se atendió la decadencia de los talleres, ni se invirtió lo suficiente para mantener el servicio en las mínimas condiciones favorables de uso; además había el problema social generado por una desventajosa situación de los trabajadores. Todo ello condujo al gobierno del Lic. Miguel Alemán Valdés (1946-1952), a llevar a cabo en su administración el Programa de Rehabilitación Ferroviaria que contempló la realización de muchas actividades en beneficio de este sistema de transporte. Parte de esa rehabilitación fue la construcción de la Terminal de Carga del Valle de México.

#### **Rehabilitación ferroviaria**

En un brillante discurso<sup>1</sup> pronunciado por el Lic. Manuel R. Palacios, gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México durante la ceremonia de inauguración de la Terminal de Carga del Valle de México, se mencionaron los grandes beneficios alcanzados por el Programa de Rehabilitación Ferroviaria. Para comenzar, se reconstruyeron 3,432 kilómetros de vías en las grandes troncales del país, colocando riel pesado de 110 y 112 libras; otras vías troncales de menor intensidad de tráfico fueron reforzadas con rieles de 5 a 90 libras.

Para aprovechar mejor algunas zonas muy productivas del país fueron ensanchadas 1,629 kilómetros de vías angostas; por otra parte, se reforzaron terraplenes en 5,285 kilómetros. En 1952 se encontraban en servicio 910 locomotoras de vapor de las cuales 746 tenían más de 30 años de existencia lo que representaba el límite de su vida laboral haciéndose necesaria su constante reparación. Para resolver este problema, se adquirieron 173 locomotoras diésel eléctricas con una potencia de 240 mil caballos de fuerza.

En materia de renovación de equipo se adquirieron 52 coches de lujo con dormitorios Pullman, comedores y observatorios provenientes de Suiza, y 50 coches de pasajeros de primera clase ordinaria de Francia. Otros servicios fueron renovados como el de las plantas de agua y combustible, inmuebles varios y sistemas de electro comunicaciones. Nuevos hospitales y puestos de socorro para los trabajadores ferrocarrileros se inauguraron en varios estados de la República.

Para que las acciones mencionadas tuvieran un buen desenlace, se atendió el problema de las terminales ferroviarias. Su correcta ubicación, planeación y mecanización de las maniobras permitirían mayor agilidad y rapidez tanto en el manejo del equipo como en la carga y descarga de la mercancía, lo cual haría disminuir notablemente los costos de operación. Bajo este esquema se construyeron las terminales de Empalme Escobedo, Chihuahua, Xalapa, Nuevo Laredo, Puebla, Guadalajara, Monterrey; y la terminal de la Ciudad de México.

### **Gran Terminal de Carga del Valle de México**

La Ciudad de México contaba a principios de los años cincuenta con diversas estaciones de carga distribuidas en sitios dispersos como Nonoalco, San Lázaro, Peralvillo o Santa Julia, entre otros. Había que unificarlas en un solo espacio para evitar la pérdida de hasta seis días que sufría el equipo de carga entre la entrada y la salida a la ruta, lo cual impedía aprovechar los más de 1,500 carros-día en perjuicio de los usuarios que tenían que aumentar los costos de los productos transportados, y de la misma empresa de los Ferrocarriles Nacionales al ser afectados sus ingresos por tener estacionados en dichas terminales los carros señalados.

La construcción de esta gran terminal de carga facilitó el crecimiento urbano de la ciudad capital al suprimir diversas vías férreas que impedían su expansión, se eliminaron también numerosos cruces ferroviarios que provocaban problemas de tránsito urbano. Como proyección a futuro se veía la creación de una nueva zona industrial conformada por las variadas fábricas localizadas en diversos rumbos de la ciudad.



Patio de vías con retardadores conectados a la vía joroba, 1953. Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

La Terminal de Carga se estableció en terrenos del municipio de Tlalnepantla, Estado de México, en los límites con la ciudad de México después de tomar en cuenta que el 67% del flete recibido y despachado en la capital del país provenía de su zona norte a través de las líneas ferroviarias de Nuevo Laredo, Ciudad Juárez y Guadalajara principalmente. En su amplio programa arquitectónico destacaron las siguientes áreas: los patios de

Clasificación, Reclasificación y Despacho; los patios de locomotoras diésel y de vapor, el de aseo y formación de trenes de pasajeros; la estación para carros cargados parcialmente; recibo y despacho de carros totalmente cargados; recibo y despacho de maquinaria pesada provista de muelles apropiados para estas maniobras; patios y muelles para el servicio de pulque y mercancía.

Algunos de los elementos principales de la nueva terminal de carga eran los talleres de reparaciones pesadas, tanto de locomotoras como de carros de ferrocarril. Los inmuebles construidos como complemento de los patios mencionados fueron el edificio de oficinas de las Divisiones de México y Querétaro; la Torre de Mando para la operación de los patios de Recibo y Clasificación, así como la Torre de Control de los Retardadores. La Casa Redonda disponía de 24 fosas para reparar 34 unidades de vapor simultáneamente y contaba con una mesa giratoria de 110 pies de longitud operada eléctricamente.



Talleres de la Terminal de Carga con algunas locomotoras en sus accesos. Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Otros espacios importantes fueron “los Talleres Diésel y naves con fosas para reparaciones ligeras y pesadas; la Casa de Fuerza; los edificios para Exprés y bodegas de recibo y remitido; los edificios para los servicios de coches dormitorios y especiales; para los talleres de vía, de reparación de coches y talleres eléctricos; las bodegas de carga de recibido y remitido y, por último, los muelles para mercancía negra<sup>2</sup>, pulque y maquinaria pesada.”<sup>3</sup>

### **Ceremonia de inauguración**

En la mañana del 26 de noviembre de 1952 el presidente Miguel Alemán, acompañado del Lic. Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, del Lic. Manuel R. Palacios, gerente de los Ferrocarriles Nacionales, y otros funcionarios de alto



nivel, inauguró la Terminal de Carga del Valle de México en una solemne ceremonia realizada en el edificio de las Bodegas de Exprés.



El presidente Miguel Alemán recibe una placa por impulsar la Renovación Ferroviaria del país. Un grupo de jovencitas, hijas de ferrocarrileros, agradecen al presidente durante la inauguración de la Terminal. El Universal jueves 27 de noviembre de 1952.

Las obras alcanzaron un costo de 250 millones de pesos y para lograr su financiamiento se contó con la Compañía Inmobiliaria y Constructora S. A. misma que comenzó los trabajos en el mes de junio de 1951 bajo la dirección de los Ferrocarriles Nacionales.

Como colofón a esta ceremonia, y después de los discursos ofrecidos, se develaron las placas conmemorativas y en seguida la banda de guerra tocó una marcha de honor y el Himno Nacional que fue coreado por centenares de trabajadores ferrocarrileros.

## REFERENCIAS

<sup>1</sup> "Grandiosa Terminal de las Vías Férreas". El Universal 27 de noviembre de 1952, primera sección, p. 6.

<sup>2</sup> Bien vendible, comprable y encomiable en un mercado, que el comprador potencial tiene derecho a "inspeccionar".

<sup>3</sup> "Grandiosa Terminal de las Vías Férreas". El Universal 27 de noviembre de 1952, primera plana.