



PITA PITA Y CAMINANDO

TREN “ÁGUILA AZTECA” EL LUJO AL MÁXIMO

Durante la administración del presidente Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958), el Gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, licenciado Roberto Amorós Guiot, anunció en 1953 el nacimiento de un tren de lujo que cubriría la ruta México- Nuevo Laredo, haciendo paradas en las ciudades de Querétaro, San Miguel de Allende, San Luis Potosí y Monterrey. Después de cruzar la frontera seguiría rumbo a San Antonio Texas y terminaría en San Luis Misuri.

De acuerdo con el licenciado Amorós: “Los Ferrocarriles Nacionales de México, superando problemas técnicos y presupuestales, adquirieron en Europa 32 coches para integrar trenes de lujo para pasajeros, que costaron aproximadamente 21 millones 625 mil pesos con el deseo de poner a nuestra patria a la altura de los países más adelantados del mundo en materia ferrocarrilera, contribuir al desarrollo del turismo nacional y extranjero, y, sobre todo, con la mira de que estos servicios se superen incesantemente en beneficio del público mexicano.”¹

Dichos trenes serían comparables con otros de gran fama: los de las ciudades de Havre y París en Francia; el espectacular Expreso Azul del Mediterráneo; el City of Los Ángeles, Broadway Limited y Twenty Century Limited en los Estados Unidos.

El tren “Águila Azteca” se formó con dos coches de primera de lujo, un coche de primera, estándar; dos coches dormitorio; un coche de alcobas y gabinetes; un coche-comedor; un coche bar-observatorio; dos coches de segunda clase; y un coche correo-equipaje.

COCHES DE LUJO DE PRIMERA CLASE

Estos coches disponían de 56 asientos numerados y reclinables, estaban provistos de clima artificial y cómodos gabinetes de aseo; y una sección especial donde se guardaban los equipajes. Para admirar el paisaje a lo largo de la ruta, contaban con amplias ventanas y cristales sellados que evitaban la entrada del polvo y de la lluvia.

COCHES DORMITORIO

Eran trenes de dos tipos: el primero tenía ocho secciones y tres alcobas, cada una con dos camas; y el segundo contaba exclusivamente con dos gabinetes y siete alcobas que podían quedar comunicadas entre sí cuando se alojaban en ellas familias numerosas. Otro aspecto importante era la iluminación pues contaban con tres niveles de intensidad que el viajero podía seleccionar fácilmente. La gran innovación que presentaban era la instalación de baños privados con regadera de agua tibia en cada gabinete o alcoba.

Los coches dormitorio de ocho secciones y tres alcobas llevaban por nombres: Chichén Itzá, Kabah, Uxmal, Bonampak, Gran Teocalli, Mitla, Monte Albán y Palenque grandes ciudades del México Antiguo. Por su parte, los de siete alcobas y dos gabinetes se llamaban: Tulum, Teotihuacán y Tajín, importantes ciudades prehispánicas.

COCHE COMEDOR

Treinta y seis comensales aprovechaban en este coche el servicio excelente de comidas tanto corridas -a precios económicos- como a la carta, preparadas por un “Chef” calificado; y eran atendidos por meseras profesionales. En este coche todos los detalles eran planeados cuidadosamente, inclusive la elección de la mantelería, cuchillería y cristalería, para que su presentación resultara impecable y atractiva.

Estos coches-comedor llevaban el nombre de notables culturas ancestrales de nuestro país: Tolteca, Totonaca y Tarasca.

COCHE BAR-OBSERVATORIO



Entrada al coche bar-observatorio. <https://www.evisos.com.mx/noticias/este-era-el-recorrido-que-hacia-el-aguila-azteca-tren-historico-de-nuevo-laredo/>

Por vez primera se ofreció al viajero el servicio de bar-observatorio. El lujo se apreciaba en el diseño y mobiliario del espacio -que hacía sentir muy cómodo al pasajero-, la excelente cantina era atendida por un experto “barman”, un mesero, y una señorita sobrecargo que preparaban y servían las bebidas de todo tipo. Este coche dio al tren “Águila Azteca” el toque de modernidad, y se convirtió poco después en el orgullo de México.

Los coches bar-observatorio fueron bautizados con los nombres de las principales culturas prehispánicas del país: Olmeca, Mexica y Maya.

COSTOS Y HORARIO

La inversión que realizó Ferrocarriles Nacionales de México para la conformación de estos trenes fue muy alta. No obstante, el costo para los pasajeros de este tren no se incrementó en relación con los demás servicios de trenes.



Cartel de promoción del tren "Águila Azteca".

<https://www.facebook.com/100057598204732/posts/1391747491018210/>

El tren "Águila Azteca" salía de la estación de Buenavista en la Ciudad de México a las 8:20 am y llegaba a la ciudad fronteriza de Nuevo Laredo a las 8:00 am del día siguiente. El regreso estaba señalado para salir de Nuevo Laredo a las 18:00 pm y llegar a la capital del país a las 20:00 pm del día siguiente. En suma, hacía 24 horas en el viaje de ida y 26 horas en el viaje de vuelta.

PRESAGIANDO EL FUTURO

El éxito de este tren con sus notables comodidades e innovaciones alentaría 34 años después a la conformación del Servicio Estrella de los Ferrocarriles Nacionales de México (1987) que ofrecería en sus rutas convencionales modernos trenes con todos los servicios mejorados (comedor, bar, observatorio, dormitorios, etc.).

REFERENCIAS

¹ El equipo de lujo de los FF CC Nacionales. El Universal jueves 25 de junio de 1953, primera plana y p. 10.