



PITA PITA Y CAMINANDO

TREN “EL OAXAQUEÑO” UNA NUEVA FORMA DE VIAJAR

En su programa de trabajo para el año de 1987 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, encabezada por el Ing. Daniel Díaz Díaz, proyectó la modernización ferroviaria, considerada entonces como el eje fundamental de la estrategia de cambio estructural del sistema de transporte a nivel nacional. Este servicio ferroviario se publicó en el artículo 28 de la Constitución como un área estratégica de desarrollo reservada al estado.

Al respecto, Ferrocarriles Nacionales de México había rehabilitado -al 31 de agosto de ese año- “ocho coches de primera especial y cuarenta y tres coches dormitorio; se adquirieron y rehabilitaron en nuestros talleres 21 unidades y se recibieron de Concarril (Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril) 34 coches nuevos,”¹ de acuerdo con el informe del bimestre julio-agosto que el Lic. Andrés Caso Lombardo, director general de dicha empresa, rindió ante el Consejo de Administración.

“EL OAXAQUEÑO”, EL PRIMER VTP DE LOS FERROCARRILES

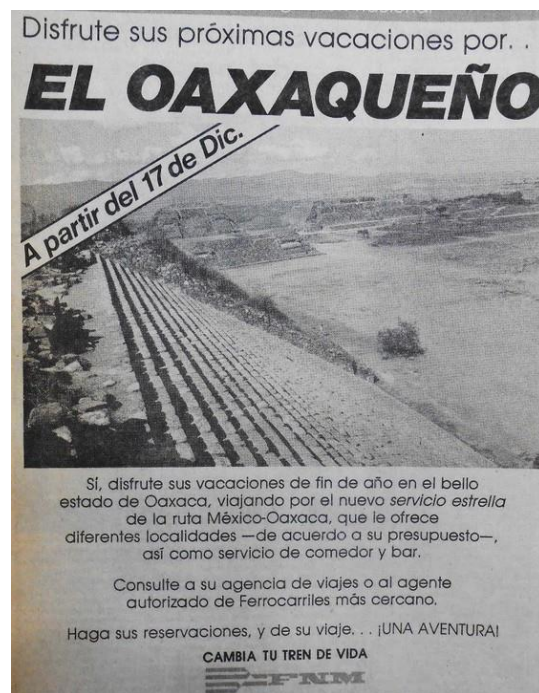
A partir de su renovación, el tren “El Oaxaqueño” se incorporó al Servicio Estrella de los Ferrocarriles Nacionales de México; contaba entonces con un “coche exprés, tres más de primera regular -servicio cómodo y económico-, dos de primera especial numerada -confortable y de lujo-, un carro comedor, dos coches dormitorio... dos locomotoras (la 9263 y la 9218) y un coche correo.”²

“El Oaxaqueño” fue el pionero de los paquetes Viaje Todo Pagado por Tren. El boleto de primera especial numerada con dormitorio incluía el seguro de viajero, IVA, cena y desayuno. En la primera especial el refrigerio se servía en los asientos, mismos que disponían de mesitas abatibles. Para los que viajaban con derecho a dormitorio, el servicio de cena y desayuno era ofrecido en el coche comedor. Por último, para la sección primera regular, el boleto solo incluía el seguro de viajero y el IVA.

Las tarifas para viajar en “El Oaxaqueño” tenían diferentes costos, por ejemplo: el viaje sencillo en primera regular costaba 11 mil 260 pesos; 20,235 pesos en primera especial numerada y la más cara: 32,770 pesos para el camarín de una persona.

El jueves 17 de diciembre de 1987 fue inaugurado “El Oaxaqueño”, recibido bajo un halo de gran fiesta en la antigua estación porfiriana de la ciudad de Oaxaca, capital del estado del mismo nombre. Miles de oaxaqueños veían al tren como una indiscutible fuente de ingresos -vía el turismo- para su ciudad y estado. El mismo día de su inauguración “El Oaxaqueño” había agotado ya sus espacios (410 pasajeros) para los días que le restaban a 1987. Cabe destacar que ese mismo año Oaxaca fue protagonista a nivel nacional pues se concretó el proyecto turístico Bahías de Huatulco; Aeroméxico inició sus vuelos hacia la antigua Antequera (Oaxaca), y por si fuera poco el Centro Histórico de Oaxaca fue reconocido como Patrimonio Cultural por la UNESCO.

La ruta de “El Oaxaqueño” era Ciudad de México-Ciudad de Oaxaca con paradas en las ciudades de Puebla y Tehuacán, salía a las 19 horas y llegaba a su destino final a las 9:30 am del día siguiente. Lo intrincado de algunas partes del trayecto hacía que “El Oaxaqueño” avanzara a no más de 25 km por hora, y en tramos rectos y planos podía llegar hasta 40 km por hora.



Cartel de difusión del tren “El Oaxaqueño”. El Universal 12 de diciembre de 1987.

“JANITZIO” EL CARRO COMEDOR ESTRELLA

Si un vagón es recordado del tren “El Oaxaqueño” es el Comedor “Janitzio”. Ferrocarriles Nacionales de México lo adquirió en 1988 de la empresa estadounidense Amtrak, y fue reparado en los talleres de Ferronales en Aguascalientes; al año siguiente se incorporó al Servicio Estrella del Tren “El Oaxaqueño”.

El diario Carteles del Sur nos describe el menú que se ofrecía en el flamante comedor “Janitzio”: “Comida caliente. Lo que solo en vuelos trasatlánticos se ve, en El Oaxaqueño lo tienen...crema de champiñones, sopa de verdura...filete a la parrilla, carne tipo tampiqueña, filetes de pescado sol, pollo a la americana o hamburguesa.”³



El comedor "Janitzio" después de cumplir sus objetivos fue restaurado en su exterior en el Museo de los Ferrocarriles Mexicanos. Fotografía Bruno Wilson - Archivo de la Subdirección de Conservación y Restauración del MNFM-CNPPCF.

El desayuno se servía a partir de las seis de la mañana y consistía en: "omelet, jamón con piña, ensalada de pollo, ensaladas frías y postres que pueden ser desde una fuente de frutas hasta cualquier otra cosa dulce...han puesto esmero en hacer la machaca a la norteña, huevos al gusto, chicharrón con chile verde, hot cakes, etc."⁴

REFERENCIAS

¹ Avanza Ferronales y supera metas fijadas en programas de modernización: Caso lombardo. El Universal Lunes 28 de septiembre de 1987, p. 13.

² En servicio "El Oaxaqueño", nueva opción de Ferrocarriles Nacionales. El Universal, Lunes 21 de diciembre de 1987, p. 14

³ Bruno Wilson Ebergenyi. El coche comedor NM 3681 "Comedor Janitzio" en: Mirada Ferroviaria, Año 15, No. 44, enero-abril 2022 / www.miradaferroviaria.mx/numero-44/ p. 69-70 consultada el 19 de marzo de 2024.

⁴ Bruno Wilson Ebergenyi. Op. Cit., p.70.