



PITA PITA Y CAMINANDO

TREN PRESIDENCIAL OLIVO

A lo largo de los siglos, reyes, príncipes, emperadores, presidentes, militares, papas, primeros ministros...han tenido siempre a su disposición transportes especiales: caballos de pura sangre, literas, palanquines, andas, carrozas, carruajes, embarcaciones, yates, trenes, autos blindados, helicópteros, aviones de lujo, etc., que reflejan su alta jerarquía política como líderes de sus comunidades o poblaciones.

Los tlatoanis mexicas se transportaban en andas, una base de madera sostenida por dos barras horizontales y paralelas cargada por sus macehuales o sirvientes; Moctezuma II solía pasear en el Lago de México en una gran embarcación diseñada para 60 personas cómodamente sentadas. Los numerosos virreyes que gobernaron la Nueva España podían transportarse en elegantes y cómodos carruajes. En el México independiente el presidente Antonio López de Santa Anna iba y venía de su hacienda en Manga de Clavo, Veracruz a la ciudad capital transportado en un amplio carruaje. Don Benito Juárez fue el primer mandatario en tener un tren personal, aparte del sencillo carruaje negro con el cual anduvo a salto de mata durante el efímero imperio de Maximiliano de Habsburgo cuya carroza real de fantasía es admirada aún en el Museo de Historia del Castillo de Chapultepec.

Tren Amarillo

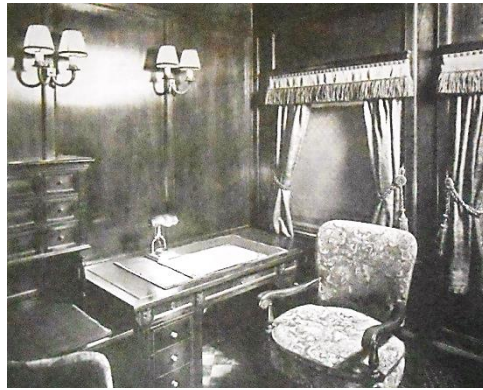


Don Porfirio Díaz a bordo del Tren Amarillo. Reproducción autorizada por el INAH.

EL MIRADOR

En 1895 durante el porfiriato, la compañía *Pullman* obsequió al general Porfirio Díaz un tren extraordinario, como agradecimiento por la concesión recibida para ofrecer coches dormitorio y comidas en los trenes que circulaban por todo el país. Fue conocido como el Tren Amarillo, constaba de una sólida estructura de madera; en él, don Porfirio se trasladaba a lugares distantes como Chapala (anualmente) y cercanos como Puebla. Para la histórica entrevista que sostuvo con el presidente William Taft de los Estados Unidos en Ciudad Juárez, Chihuahua le fueron agregados al Tren Amarillo dos carros o vagones para alojar a su escolta presidencial. Después de servir durante 30 años a los presidentes de México, el Tren Amarillo realizó su último recorrido al trasladar los restos de la esposa del presidente Calles a México adaptando su cuarto vagón como capilla ardiente, provista de grandes crespones de seda y terciopelo.

Tren Presidencial Olivo¹



Despacho del presidente. Libro: *Tren Presidencial Olivo*.

En el México post revolucionario, el gobierno del presidente Plutarco Elías Calles ordenó en 1925 la construcción de un nuevo tren presidencial a la misma empresa *Pullman Palace Car Company*, que fue entregado hasta el mes de abril de 1927. Carros de acero forrados en su interior con maderas preciosas extraídas de las selvas del estado de Tabasco, acompañadas de terciopelos, bronces y sedas, conformaban este moderno tren. El primero de los cinco vagones o carros que lo componían alojaba a las recámaras del presidente, de su esposa, y del secretario particular; disponía de una oficina presidencial dotada con servicio telefónico y sistema de telegrafía, y además, una plataforma-observatorio de gran amplitud.

¹ *Tren Presidencial Olivo*, Miguel Ángel Porrúa librero-editor, México, 2014.

EL MIRADOR



Comedor principal y Salón Azul o fumador. Libro: *Tren Presidencial Olivo*.

El comedor -disponible solo para 14 personas- junto con el Salón Azul (salón fumador), se encontraba en el segundo vagón que también contaba con 16 camarotes para los huéspedes o invitados del presidente. El Estado Mayor viajaba en el tercer carro que fungía de dormitorio provisto de todos sus servicios. La escolta del presidente se ubicó en el cuarto carro. El quinto y último vagón fue destinado para llevar los equipajes junto con seis automóviles, subidos y bajados fácilmente mediante rampas móviles. En su exterior, los carros del tren fueron pintados en color verde olivo –de ahí su nombre- y cada uno tenía en la parte superior, sobre las ventanas, las palabras República Mexicana; en la parte inferior, al centro, la leyenda Tren Presidencial ubicada sobre el escudo nacional, flanqueado en sus extremos por su respectivo número: 1, 2, 3...

Cabe destacar algunos detalles que lo hacían más especial, por ejemplo, en el área del comedor se utilizó una vajilla de cristal y el servicio de plata teniendo por sello las armas nacionales. Proveía al comedor una cocina de gran amplitud, semejante a la de cualquier restaurante de lujo. Los baños contaban con agua caliente, regadera y tina. El Tren Presidencial Olivo tuvo un costo de 475 mil dólares y por sus características de confort, lujo y el empleo de tecnologías de vanguardia fue calificado como un gran ejemplo del desarrollo tecnológico de su tiempo. Fue expuesto en la Feria Mundial de Chicago en 1933 donde el público pudo admirarlo muy de cerca por solo 50 centavos de dólar.

Las andanzas del Olivo



El Tren Olivo llegando a la Estación Colonia con los restos de doña Natalia Chacón, esposa del presidente Plutarco Elías Calles. Libro: *Tren Presidencial Olivo*.

Curiosamente el Tren Olivo inició sus recorridos sirviendo como carroza fúnebre un par de ocasiones. La primera cuando recibió del Tren Amarillo los restos de doña Natalia Chacón, esposa del presidente Calles, fallecida en los Ángeles California, Estados Unidos el 2 de junio de 1927; el encuentro tuvo lugar en la estación Ruiz de Nayarit donde se realizó el cambio de tren tomando rumbo a la Estación Colonia de la capital del país. Poco después El Olivo llevaría consigo el cadáver del General Álvaro Obregón, asesinado el 18 de julio de 1928, hasta la población de Náinari en el estado de Sonora para ser sepultado.² El último vagón sirvió para adaptar la capilla ardiente, cuyas paredes lucían cortinajes negros y motivos dorados. En el marco de la rebelión cristera de 1929 el Tren Olivo sufrió un atentado en el estado de Guanajuato, que puso en riesgo al entonces presidente de la República Lic. Emilio Portes Gil.



El presidente Lázaro Cárdenas en uno de sus múltiples viajes de trabajo por la provincia. Libro: *Tren Presidencial Olivo*.

La etapa de más trajín o actividad experimentada por este moderno y lujoso tren ocurrió en el período de gobierno del presidente Lázaro Cárdenas, quien aprovechó a su máximo al Olivo para visitar 1,028 poblaciones del interior del país empleando para

² *El Universal*, 19 de julio de 1928, primera plana.

EL MIRADOR

ello un tiempo de “un año, cuatro meses y cuatro días” en palabras de Salvador Novo.³ Cuauhtémoc Cárdenas, hijo del general, justifica de algún modo el ajetreo de su padre: “no era muy amplia la red de carreteras, porque teníamos una red de ferrocarriles más amplia en ese momento. [...] porque tampoco había muchos lugares donde quedarse y el Tren Olivo servía de residencia al grupo que acompañaba al presidente. Estas fueron las razones por las que hubo tantos recorridos por todo el país en el Tren Olivo [...]”.⁴

El tren presidencial fue en esa época testigo del reparto agrario en la región de La Laguna, del apoyo incondicional de varios gobernadores para la nacionalización del petróleo quienes firmaron en el tren un documento de apoyo. También facilitó reforzar los principios revolucionarios al llevar sorpresivamente al general Lázaro Cárdenas a la ciudad de San Luis Potosí, ante la rebeldía de su cacique Saturnino Cedillo.



El presidente Adolfo López Mateos (extrema derecha) en el Tren Olivo, inaugura la vía Chihuahua- Pacífico. Reproducción autorizada por el INAH.

Los presidentes Manuel Ávila Camacho, Miguel Alemán Valdés y Adolfo López Mateos aprovecharon al Tren Olivo con varios motivos, entre otros muchos, entrevistarse con los presidentes de los Estados Unidos; inaugurar varias obras públicas de infraestructura en el interior del país como la vía ferroviaria Chihuahua-Pacífico en 1961 que beneficiaría a decenas de miles de tarahumaras, pimas, guarijíos y tepehuanes al integrarlos a las actividades económicas de la nación.

A fines de la década de los años cincuenta del siglo pasado el Tren Presidencial Olivo bajó la intensidad de sus recorridos. A partir de los años setenta solo tres de sus carros o vagones (1,2 y 5) pasaron a formar parte de la colección del Museo Tecnológico de la Comisión Federal de Electricidad. En poco más de cuarenta años el

³ Salvador Novo, *La vida en México en el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas*, México, Empresas Editoriales, 1964, p. 475.

⁴ Entrevista con el Ing. Cuauhtémoc Cárdenas, realizada por Erika de Uslar Alexander, el 1 de julio de 2013.

EL MIRADOR

Tren Olivo dio servicio a 10 presidentes, facilitando su transporte en extensas giras de trabajo en una etapa muy productiva y de gran desarrollo económico-social para México.



Recámara del presidente, y comedor de la tropa tras su restauración en 2013. Libro: *Tren Presidencial Olivo*.

Gracias al patrocinio de la compañía *Union Pacific Mexico* y del Patronato del Museo Tecnológico de la Comisión Federal de Electricidad, los carros del Tren Olivo fueron atinadamente restaurados en 2013 por la empresa ADG Mantenimiento Industrial recuperando una buena parte de su esplendor original. La conservación de estos carros o vagones ya históricos es obligación moral de todos los mexicanos, pero también motivo de justificado orgullo.

REFERENCIAS

1 *Tren Presidencial Olivo*, Miguel Ángel Porrúa librero-editor, México, 2014.

2 *El Universal*, 19 de julio de 1928, primera plana.

3 Salvador Novo, *La vida en México en el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas*, México, Empresas Editoriales, 1964, p. 475.

4 Entrevista con el Ing. Cuauhtémoc Cárdenas, realizada por Erika de Uslar Alexander, el 1 de julio de 2013.