

QrR!

Editor: Jairo Calixto Albarrán
qrr@mileniodiario.com.mx

Juan Alberto
Vázquez



El único **tren** a Cuauti

Tiempo mata ahorrito

Basta ver las caras de una poco ensayada arrogancia para saber que los viajeros que van sienten que con este proyecto les hizo justicia la revolución. Sí, existen quejas por los daños colaterales siempre presentes en los grandes acontecimientos, y no falta quien diga que esta obra tardó una década en proyectarse. Los afectados, que son los menos, han sido sacrificados en aras del bien común, aunque la verdad sólo se clausuraron algunas calles, se reubicaron algunos comercios y se hirieron unas pocas susceptibilidades. ¿Cuánto tardarán los resentidos en comenzar a apedrear los flamantes trenes de la empresa española CAF?

No se entienden las quejas de los pocos que consideran elevado el precio justo, quizá porque a la mayoría no le importa pagar un promedio de cinco pesos más si a cambio tendrán de vuelta dos horas diarias de su vida para utilizarlas a su discreción y antojo. Cualquiera invertiría por la bendición que implica no volver a treparse en los peseros asesinos que corren por calles mal pavimentadas y a pocos kilómetros por hora. Esa es la conclusión. ¿Que me pierdo la programación de mi estación gruperá? A cambio hay tiempo para la reflexión, pues tampoco hay mucho que contemplar.

La estación de tren de Buenavista vuelve a la actividad luego de que a finales de 1999 quedaran cerradas las rutas férreas que consolidaran el largo gobierno de Porfirio Díaz, del que fueron prioridad. Desde que fue inau-

gurada por ahí de 1880, esta terminal ha vivido un caudal de historias. En ese tiempo la Estándar Oil Company y la Speyer&Co, ambas norteamericanas, controlaban las principales vías de la red ferroviaria en México, según nos relata Alicia Salmerón en su ensayo *La política exterior del porfirato 1888-1910*. Para evitar el monopolio, el gobierno de don Porfis compró acciones de esas y de otras líneas férreas para crear los Ferrocarriles Nacionales de México, de la que el gobierno mexicano era el accionista mayor. Novelas, cuentos, leyendas y corridos refieren la importancia que tenía el tren en esa época, casi la misma que tiene el petróleo en el presente caldero-carstensiense.

También desde entonces iniciaban las migraciones a la ciudad, siendo la estación de Buenavista la mayor receptora. Por lo mismo, la renovada situación no es extraña en esta zona que durante un siglo ha visto cómo sucede el arribo de forasteros. Ahora quienes llegan al Defe desde las seis estaciones del Suburbano, pueden presumir de pocas diferencias con el ser "chilango", por lo que pocos se atreven a colgarse distinciones. ¿Desdeñarán los tultitlanenses o cuautitlanenses a los defeños como al norte o sur del país? Se parecen tanto a los capitalinos, que no pueden despreciarlos.

En fin. No más quejas. A pagar los 11 pesos que cuesta la tarjeta más los doce restantes que cuesta recorrer las seis estaciones que depositarán al viajero, ya no romántico, turístico ni el que anda en busca de placer, en el centro del municipio 121 del Estado de México. El de Cuautitlán.

Las vías del viejo tren que rodaba al occidente del país tienen nuevo dueño. En los primeros días de dos mil nueve se inauguró el tramo completo del flamante Suburbano que inicia su recorrido en Buenavista, junto a la Megabiblioteca, y termina a dos cuadras del centro en la hermana república de Cuautitlán Izcalli

Nostalgia por el viaje denso

Vale repetir la duda: ¿cuánto tiempo tardará los rocazos en caer sobre los nuevos bólidos como antes atinaban sobre las viejas máquinas y destrozaban sus cristales? Esperamos que mucho. Para quien nunca viajó en ellos, relatamos que a los viejos vagones subían vendedores ambulantes con refrescos, tamales, cerveza, pulque, pollo asado, pepitas saladas o cerveza helada. Del mismo modo se trepaban cantantes a darle al boleros, incluso tríos norteños: "La Puerta Negra" o "Anselma" que duran nada en comparación con, por ejemplo, las diez horas a Veracruz, el doble de tiempo que lleva recorrer el trayecto en auto o camión. Era natural que los pasajeros se quedaran dormidos, pues el tren se detenía por cualquier cosa. Ahora no hay tiempo ni de cabecear. Pero la realidad en el exterior no cambia. El viejo armatoste que durante más de 120 años transportó a Buenavista a políticos, turistas, asimismo a campesinos y emprendedores, compaginaba mejor con la realidad de los poblados que surca. Ahora la modernidad de adentro, no cuaja con los cerros llenos de casitas

ocres nacidas desde la nula planeación (es que antes no se daba urbanismo en las universidades), y hasta parece que por las ventanas se proyectara un falso documental en *road movie* sobre el subdesarrollo.

Viajar en tren, sobre todo en las más recientes décadas, fue casi exclusivo de los humildes y ahora no es la excepción. La diferencia es que en el siglo XXI se viaja a la velocidad de un Porsche en la madrugada y sin el sonsonete metálico que remitía a canción revolucionaria, sólo un suave susurro que combina con el rojo atardecer o el sol a plomo.

Una suave voz femenina anuncia las llegadas a las estaciones Fortuna, Tlalnepantla, San Rafael, Lechería, Tultitlán y por último Cuatitlán Izcalli donde nadie debe "permanecer a bordo".

En Cuatitlán no hay mucho que ver, pero no importa. La del suburbano es una prueba superada que ojala sirva de inspiración para que gobiernos federales, locales y capital extranjero vuelvan a conspirar y muy pronto manden rutas al pacífico, al golfo, a occidente, al norte, a la rívera maya. Que nada les cuesta. ■ M