

FIDEICOMISO ARCHIVOS PLUTARCO  
ELÍAS CALLES Y FERNANDO  
TORRE BLANCA

## Memorias de un tren presidencial: el Olivo

Pedro Castro Martínez

**E**levados sus penachos de vapor, devorando los caminos de hierro, rompiendo el silencio de campos y estaciones, en los trenes presidenciales la república se recorría a sí misma. Por momentos se constituía en un itinerante palacio de gobierno en miniatura, con el escudo nacional como divisa permanente; y cuando la ocasión lo ameritaba, ostentaba una bandera tricolor cruzada en la media cara de la locomotora. Por muchos días y durante la carrera de muchos kilómetros, en el tren presidencial el poder trabajaba, planeaba, dormía, hacía su vida de la mejor manera posible, defendiéndose de desveladas, indigestiones y mareos. Al *ejército civil* que le servía como a los demás trenes —conductores, garroteros, guardavías— se agregaba otro, el de los servidores del presidente, desde los más humildes hasta los secretarios de Estado. El tren presidencial era, si se permite la expresión, un hormiguero humano, y más lejos o más cerca —según el punto sin reposo en que se encontraba— estaban los destinos y los puntos de tránsito. Y otra humanidad le esperaba, al pie de los estribos, a menudo con horas bajo un sol implacable, y demás

caprichos del clima —lluvias, fríos, vientos polvosos—, acompañada de humildes conjuntos musicales que apenas sabían de acordes y armonías, o bien de verdaderas bandas de guerra, según fuera el tamaño y la importancia de los poblados. Con sinceridad o sin ella, los anfitriones de pueblos y ciudades mostraban sus respetos al poder, y no podían faltar los vítores, bajo la sonrisa petrificada y el ojo vigilante de gobernadores, presidentes municipales y jefes militares. Se evitaba la presencia de los desafectos, y luego de algún imprudente grito destemplado, se sucedía una fulminante intervención de la autoridad. En su tren, el Presidente de la República era un individuo de carne y hueso, con todo lo excepcional que era. El mandatario, por su parte, veía a los ciudadanos con un lente más humano. Tras las fachadas de bienvenida, algunas suntuosas y otras no tanto, percibía a un pueblo vivo. Y para los villorrios olvidados de Dios, que tenían como único medio de comunicación el tren y sus vías, un paso del convoy presidencial era un momento inolvidable, una ocasión para sentirse parte de un país al que pertenecían



pero que les era ajeno. Los viajes por ferrocarril hacían posible el encuentro extraordinario entre gobernantes y gobernados.

Los trenes presidenciales, entre los que se encuentran los más famosos en la historia revolucionaria de México, el Amarillo y el Olivo, fueron testigos mudos de una parte del acontecer nacional. Ambos tuvieron una personalidad propia, ligada a los personajes que albergaron de tiempo en tiempo: Carranza y Obregón en el caso del primero, y Calles y sucesores en el del segundo. Hermanos de una misma especie, dichos trenes acogieron en su seno a sus ilustres huéspedes, al paso veloz de una sucesión de paisajes, pendientes, rectas y curvas, y al ritmo de los golpes de metal con metal. En su vida activa tuvieron momentos memorables. Puede decirse que el Amarillo casi presenció el magnicidio de Carranza, pues lo condujo hasta el punto en que el presidente tomó el caballo, rumbo a su destino trágico en Tlaxcalantongo. De regreso a la ciudad de México, se pondría al servicio de los presidentes Adolfo de la Huerta y Álvaro Obregón. Las fotografías darían cuenta de los personajes en su tren, en las circunstancias más diversas: en los viajes en que se patentizaba el *amor correspondido* entre el gobernante y su pueblo. O cuando el ferrocarril se convertía en el centro neurálgico de la república, fungiendo como cuartel general en la lucha contra los enemigos de las instituciones.

El Tren Amarillo un día sería obsoleto. Tocaba el turno de recorrer las viejas vías a un nuevo convoy presidencial. El presidente Plutarco Elías Calles pidió al cónsul general en Nueva York, su consanguíneo Arturo M. Elías, que comprase un nuevo tren presidencial a la Compañía Pullman. Costaría la generosa cantidad de trescientos setenta y cinco mil dólares, y un carro de guerra, que se adosaría al anterior, por cien mil dólares. Partiría de Chicago el veinticinco de abril de 1927, pasaría por St. Louis, Dallas y San Antonio, y llegaría a Laredo el veintinueve.

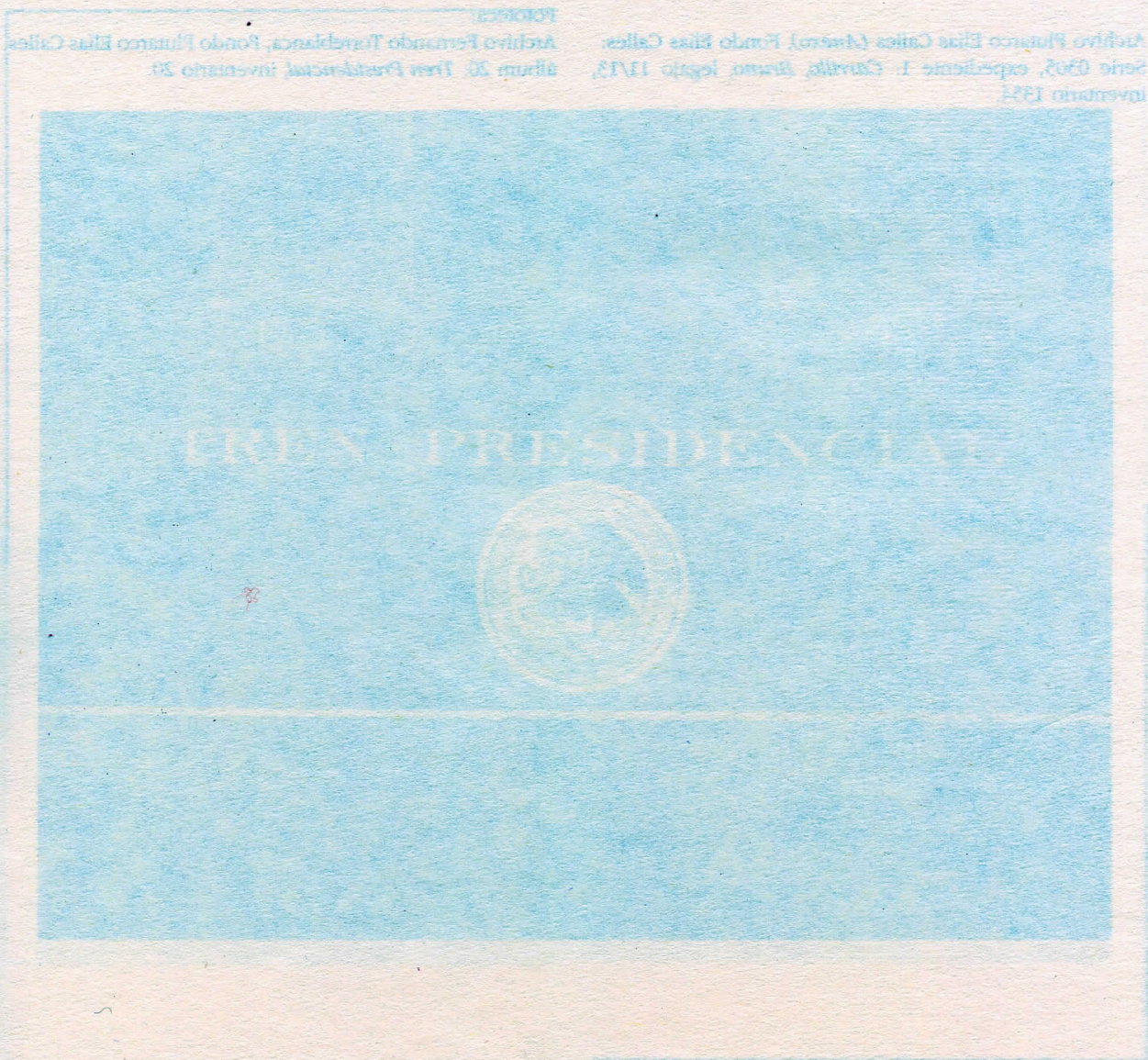
Es decir, realizaría su recorrido en cuatro días. El problema sería al pasar la frontera, por lo que el cónsul Elías recomendó que el viaje de Laredo a México se hiciese "sólo de día", para evitar atentados y salteadores. A pesar de la prisa del Departamento de Producción de la Pullman para complacer al presidente mexicano, no fue posible tenerlo listo para la inauguración del Ferrocarril Sud-Pacífico, entre Guadalajara y La Quemada, como eran los deseos del mandatario.

El Tren Olivo constaría de seis carros con diferentes usos. El primero (que estaría al final del convoy), tendría una sala de recepciones, con elegantes sillas tapizadas en lino francés, una mesa con una lámpara, y al final un sofá. En un diferente compartimento estarían un escritorio, un baño completo y una cama amplia, capaz de impedir que una frenada brusca lanzara al señor presidente al suelo. Luego, en el segundo, estarían un comedor, una cocineta y una pequeña sala de fumar. El tercero tendría un baño más y dos compartimentos auxiliares de las labores presidenciales de los primeros vagones. En el cuarto se ubicaba a la escolta y a otros acompañantes del presidente, y el quinto era para transportar los automóviles. Un carro más estaba destinado de manera exclusiva al Departamento de Guerra. Como correspondía a un tren de su clase, muebles, espacios y decoración eran de elegancia a la norteamericana y contaba con todas las comodidades propias de la dignidad del Ejecutivo. Así, durante las dos décadas siguientes el Tren Olivo circularía por la geografía mexicana como un servidor que envejecía, leal y cumplidamente. Tendría una vida muy semejante a la de su antecesor, con el ingrediente adicional que sufriría más de un temerario atentado por parte de "bandidos" —léase *levantados* de confusa filiación— que pagaron con sus vidas su atrevimiento. Un día el Tren Olivo pasaría a jubilación y se convertiría en una pieza de museo ferrocarrilero. Pronto los trenes presidenciales irían perdiendo su categoría como aristócratas en decadencia,



al ser sustituidos por autobuses y aviones. Pero ya nada sería igual. Se acabaron las metáforas del Palacio Nacional, los acontecimientos memorables del poder en sus recorridos por el país, los encuentros del ciudadano con sus jefes al pie de un estribo.

Sacrificados en aras de la eficiencia y la modernidad, los trenes presidenciales se convertirían en recuerdos evanescentes de cuando el poder gobernaba desde los caminos del ferrocarril.



Escudo nacional que aparece en todos los carnos del tren presidencial.



## Bibliografía

Archivo Plutarco Elías Calles:

Expediente 54: *Elías, Arturo M. (1926-1927)*, legajos 4/17 y 9/17, inventario 1718.

Expediente 35: *Informes Confidenciales*, legajo 5/6, inventario 2900.

Expediente 5: *Obregón, Alvaro (Gral.)*, legajo 12/13, inventario 4038.

Archivo Plutarco Elías Calles (*Anexo*), Fondo Elías Calles:

Serie 0305, expediente 1: *Carrillo, Bruno*, legajo 11/13, inventario 1354.

Serie 032501, expediente 10: *Prensa: Agencia Americana*, legajo 5/8, inventario 1888.

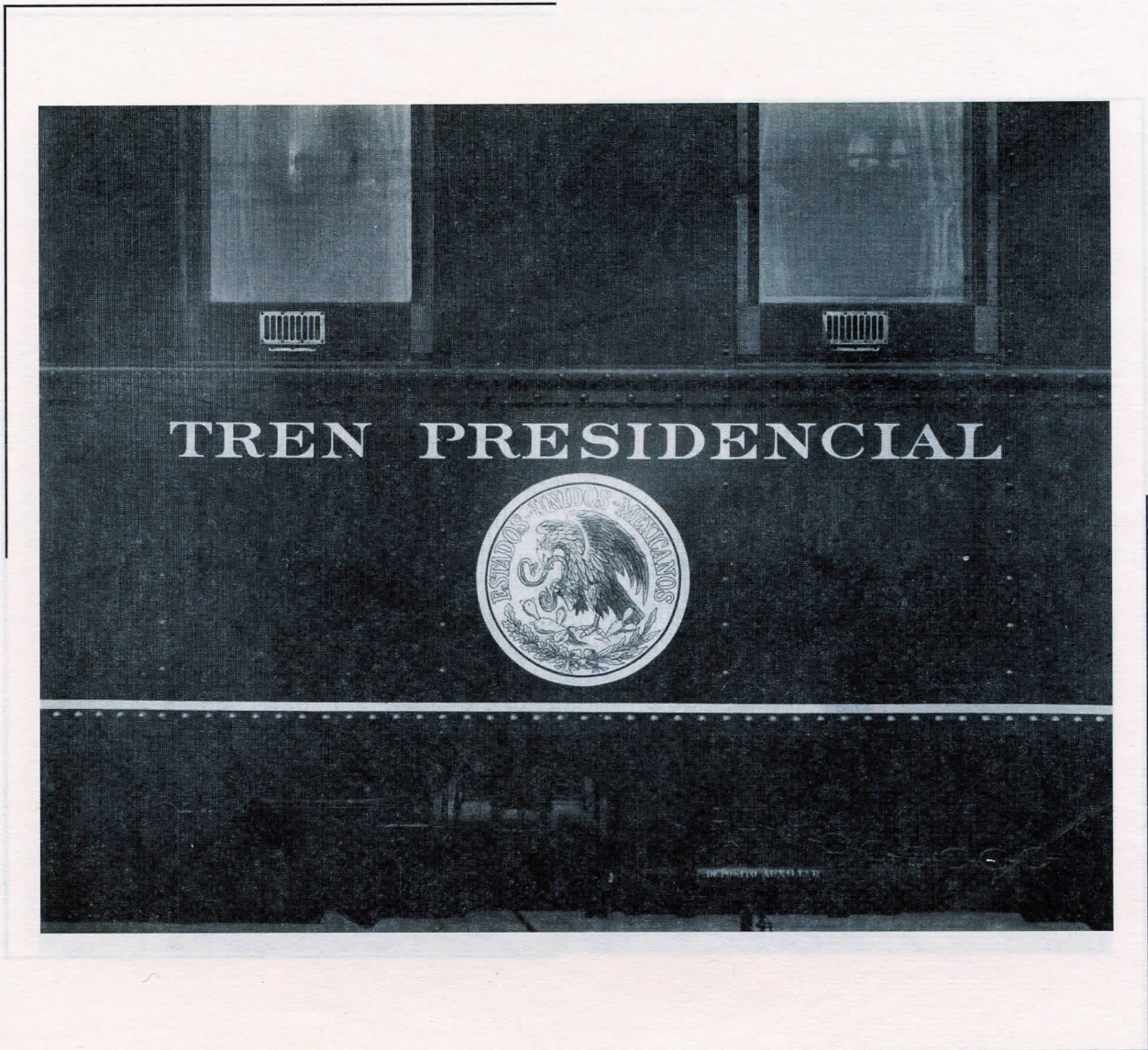
Archivo Fernando Torreblanca, Fondo FT:

Serie 13010207, expediente "241" / 82: *Elías Calles, Plutarco (Gral.)*, inventario 533.

Fototeca:

Archivo Fernando Torreblanca, Fondo Plutarco Elías Calles, álbum 20: *Tren Presidencial*, inventario 20.





Escudo nacional que aparece en todos los carros del tren presidencial.

Escudo Nacional de México



## Bibliografía

Arce, Patricia. *El Ferrocarril Mexicano*. México: UNAM, 1976. 112 p. ISBN 968-37-1112-1.

Arce, Patricia. *El Ferrocarril Mexicano*. México: UNAM, 1976. 112 p. ISBN 968-37-1112-1.

Arce, Patricia. *El Ferrocarril Mexicano*. México: UNAM, 1976. 112 p. ISBN 968-37-1112-1.

Arce, Patricia. *El Ferrocarril Mexicano*. México: UNAM, 1976. 112 p. ISBN 968-37-1112-1.

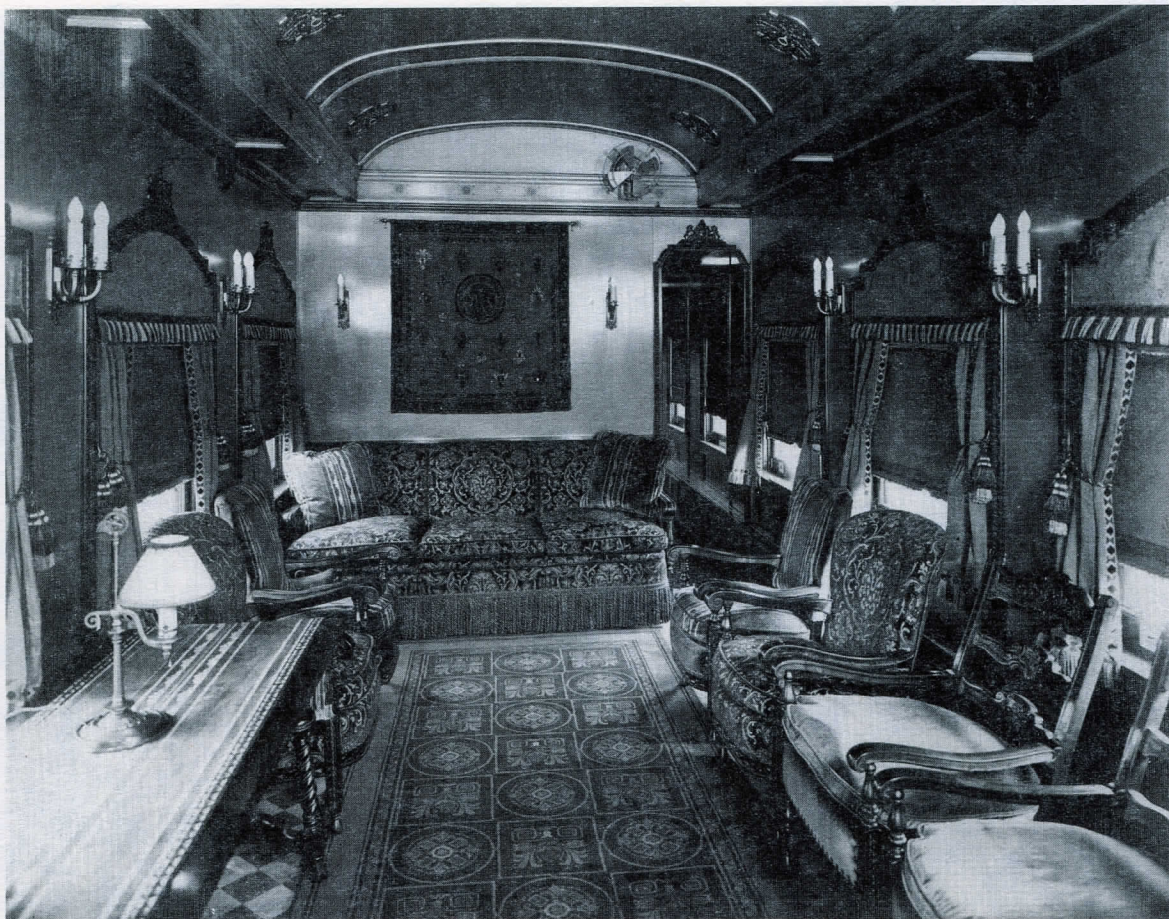
Arce, Patricia. *El Ferrocarril Mexicano*. México: UNAM, 1976. 112 p. ISBN 968-37-1112-1.

Arce, Patricia. *El Ferrocarril Mexicano*. México: UNAM, 1976. 112 p. ISBN 968-37-1112-1.



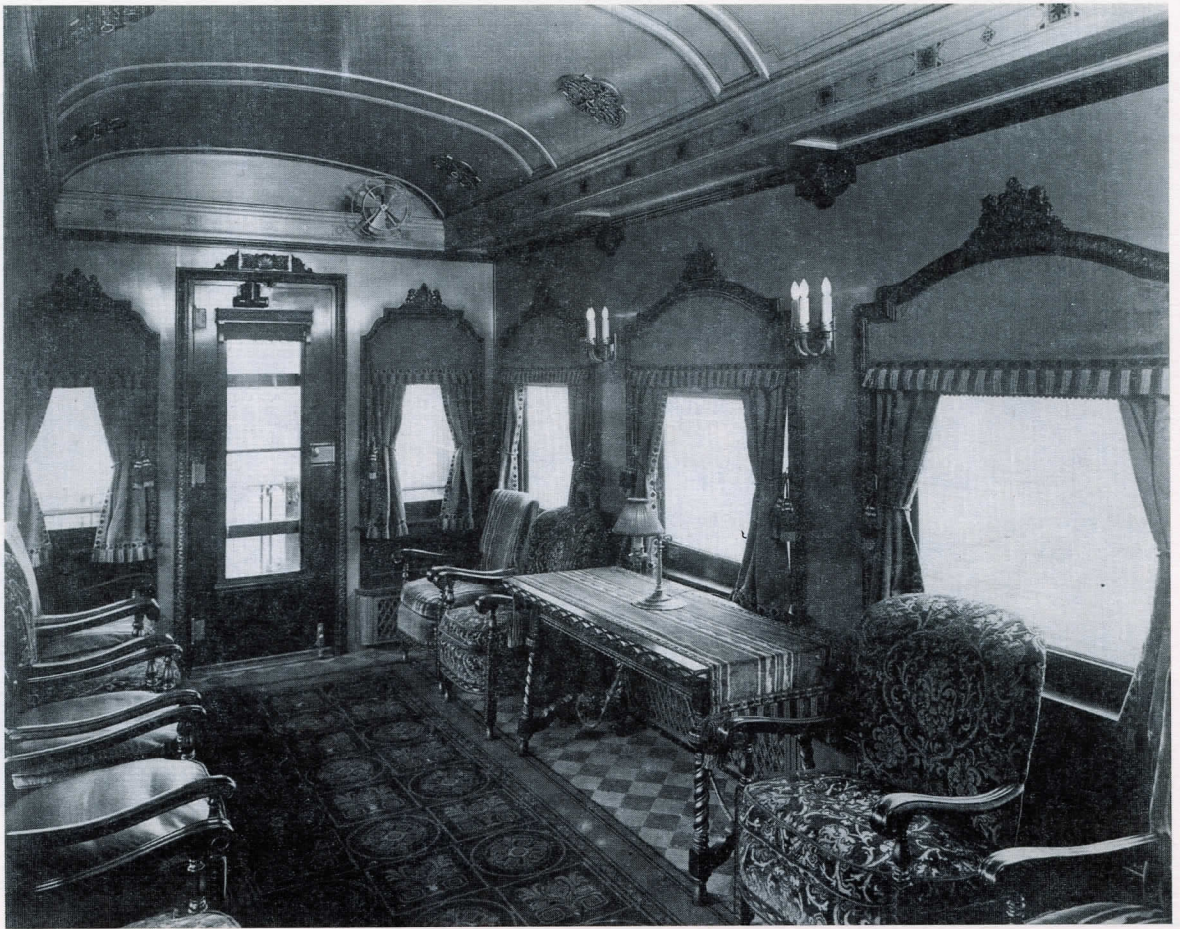
Tren presidencial.





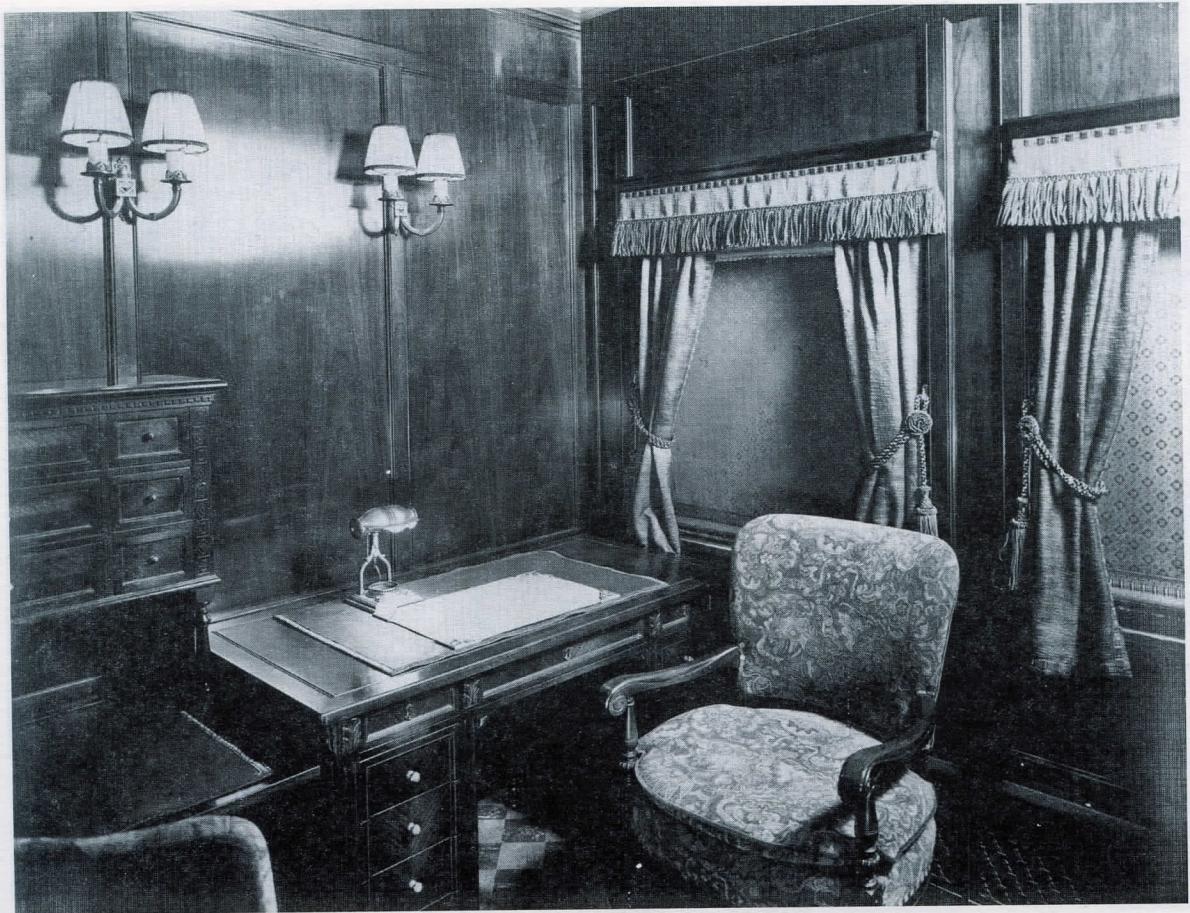
Parte delantera de la sala de recepciones,  
carro número 1.





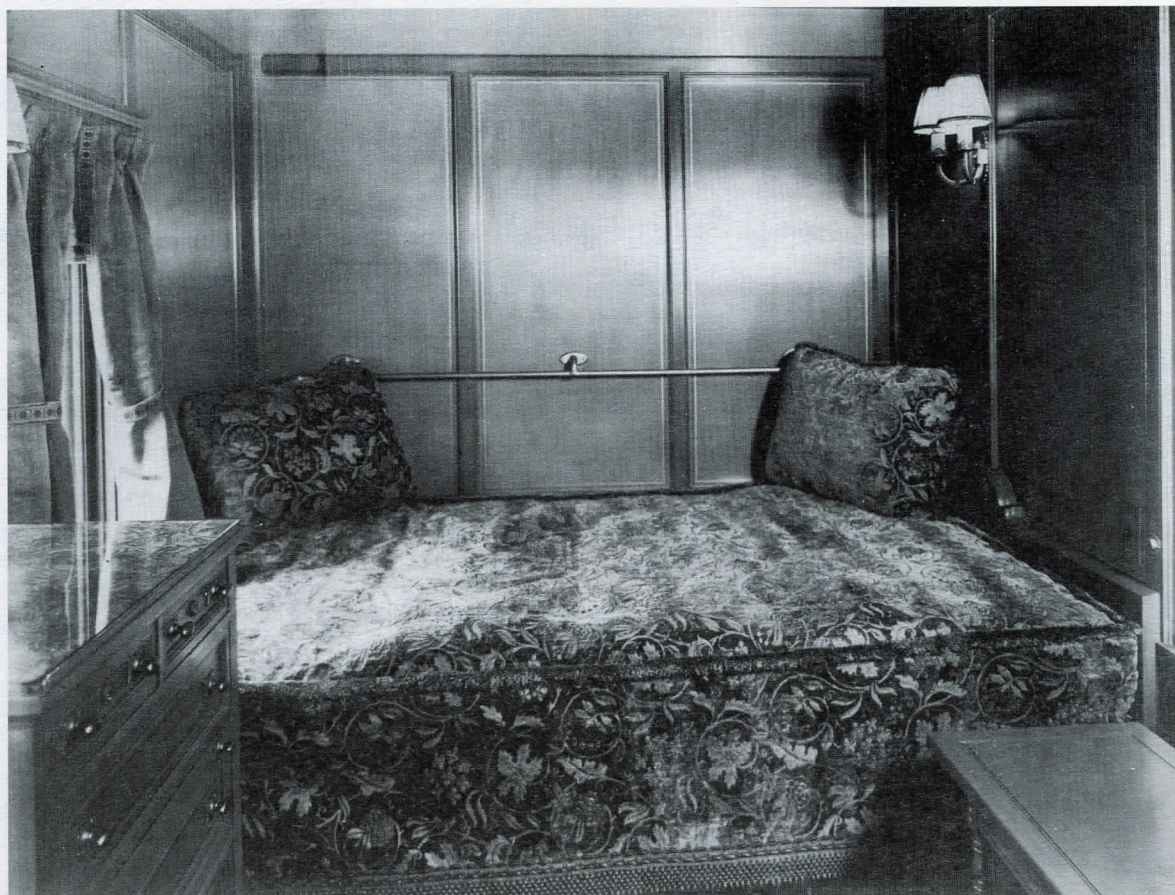
Parte trasera de la sala de recepciones,  
carro número 1.





Oficina del Presidente,  
carro número 1.





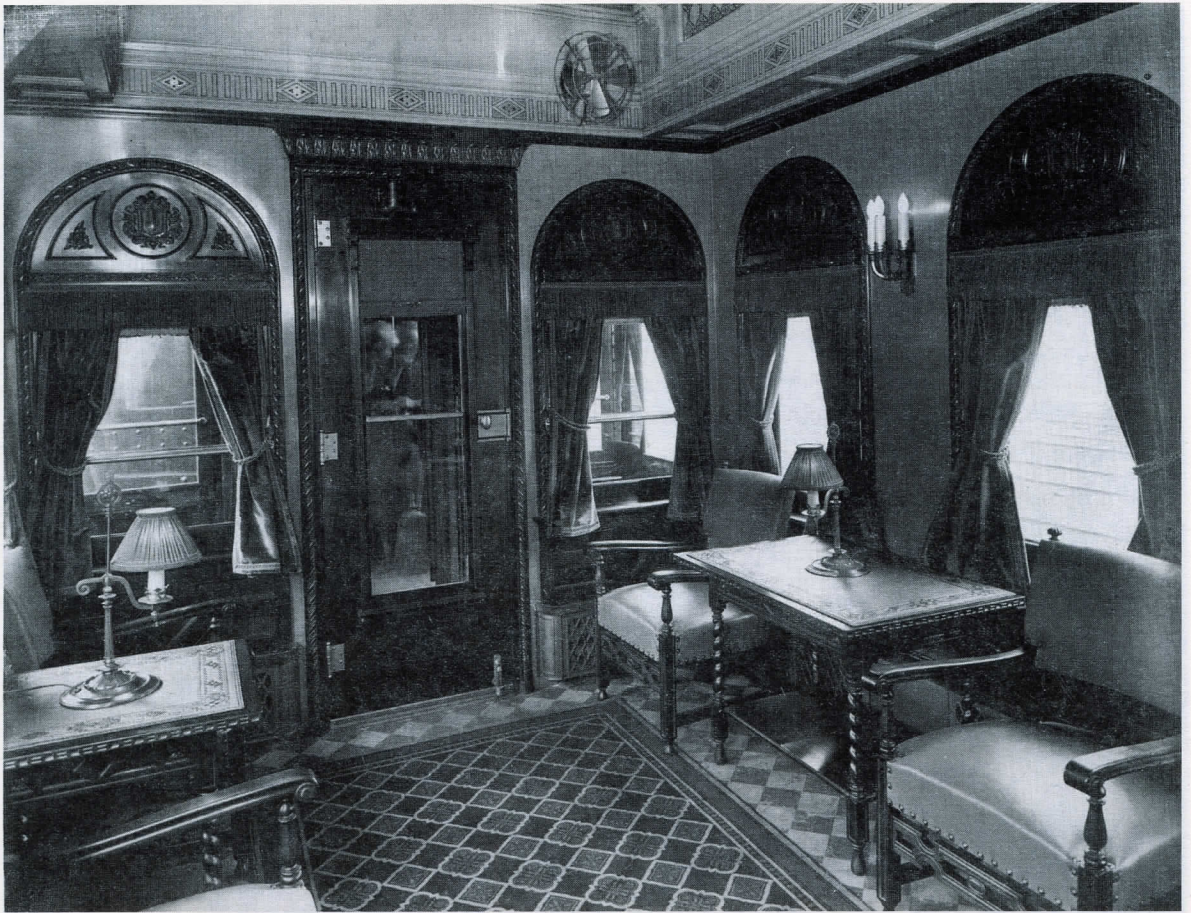
Dormitorio del Presidente,  
carro número 1.





Salón fumador anexo al comedor,  
carro número 2.

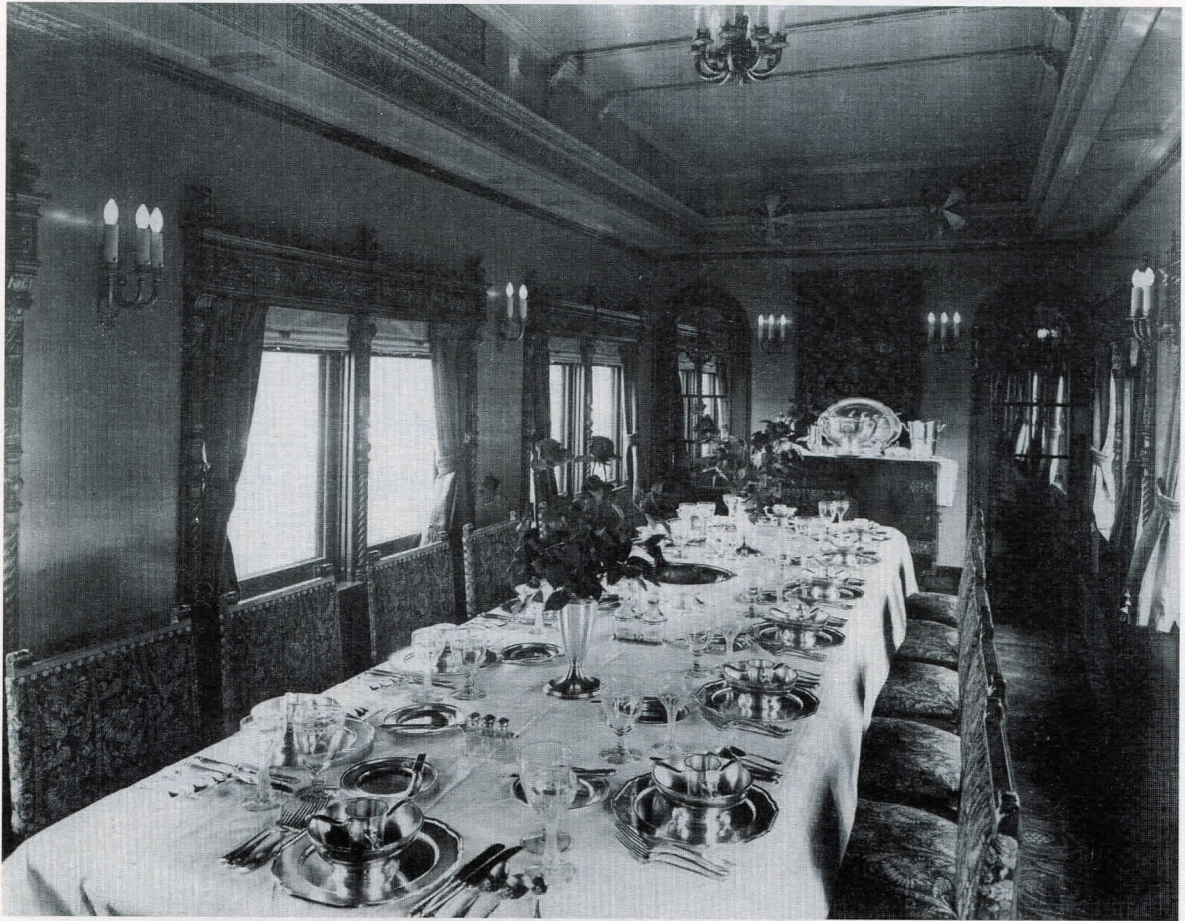




Parte trasera del salón fumador,  
carro número 2.

Libros, la casa y el arte  
A través del



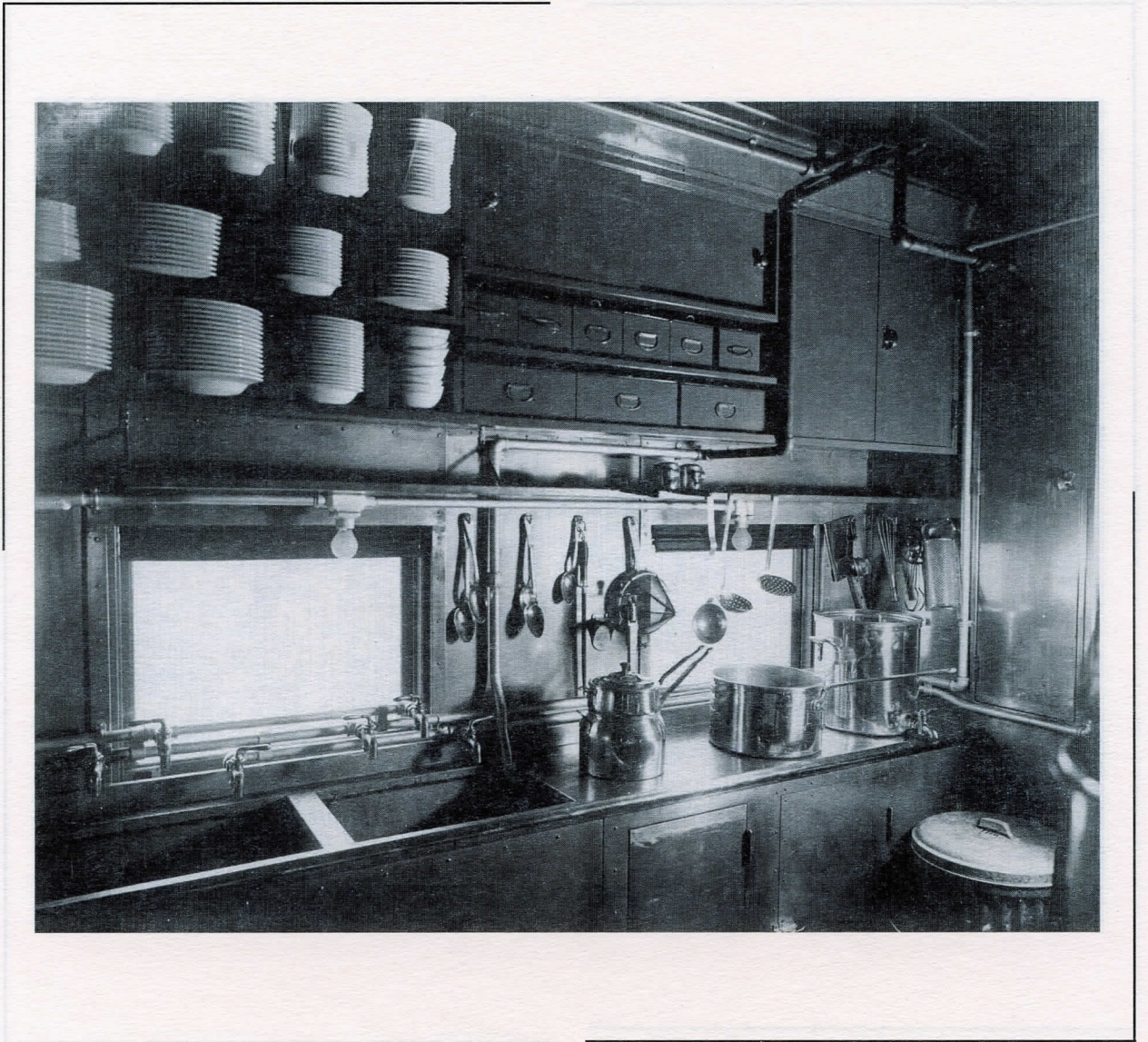


Comedor presidencial,  
carro número 2.

Grupo Técnico de apoyo presidencial del Presidente  
carro número 2.

DFPS  
S. Presidente

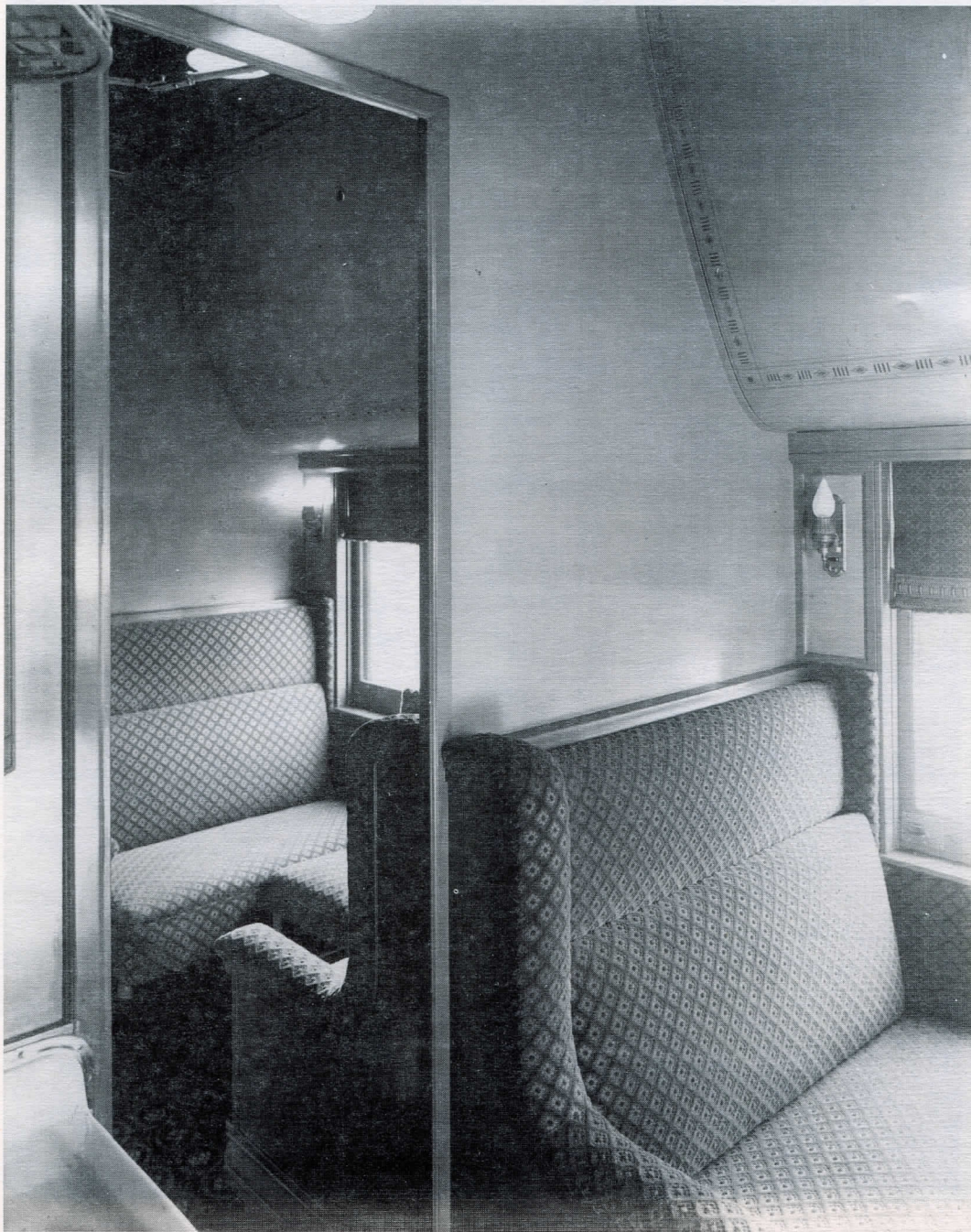




Cocina,  
carro número 2

Cocina  
carro número 2





Compartimento "E" para personal del Presidente,  
carro número 3.

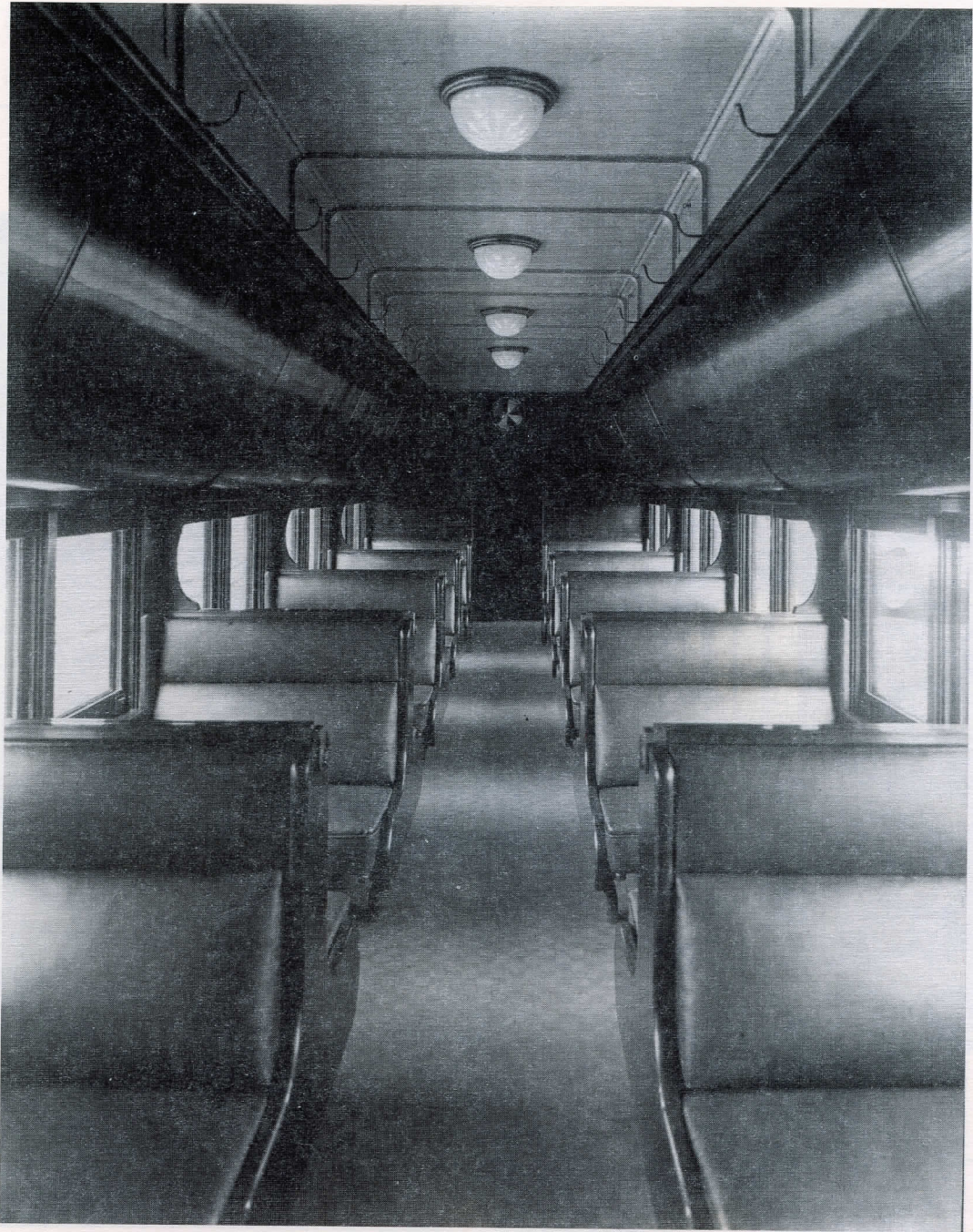
strela-ri ho izmoxq h graq ofaft  
Z unbeson onas





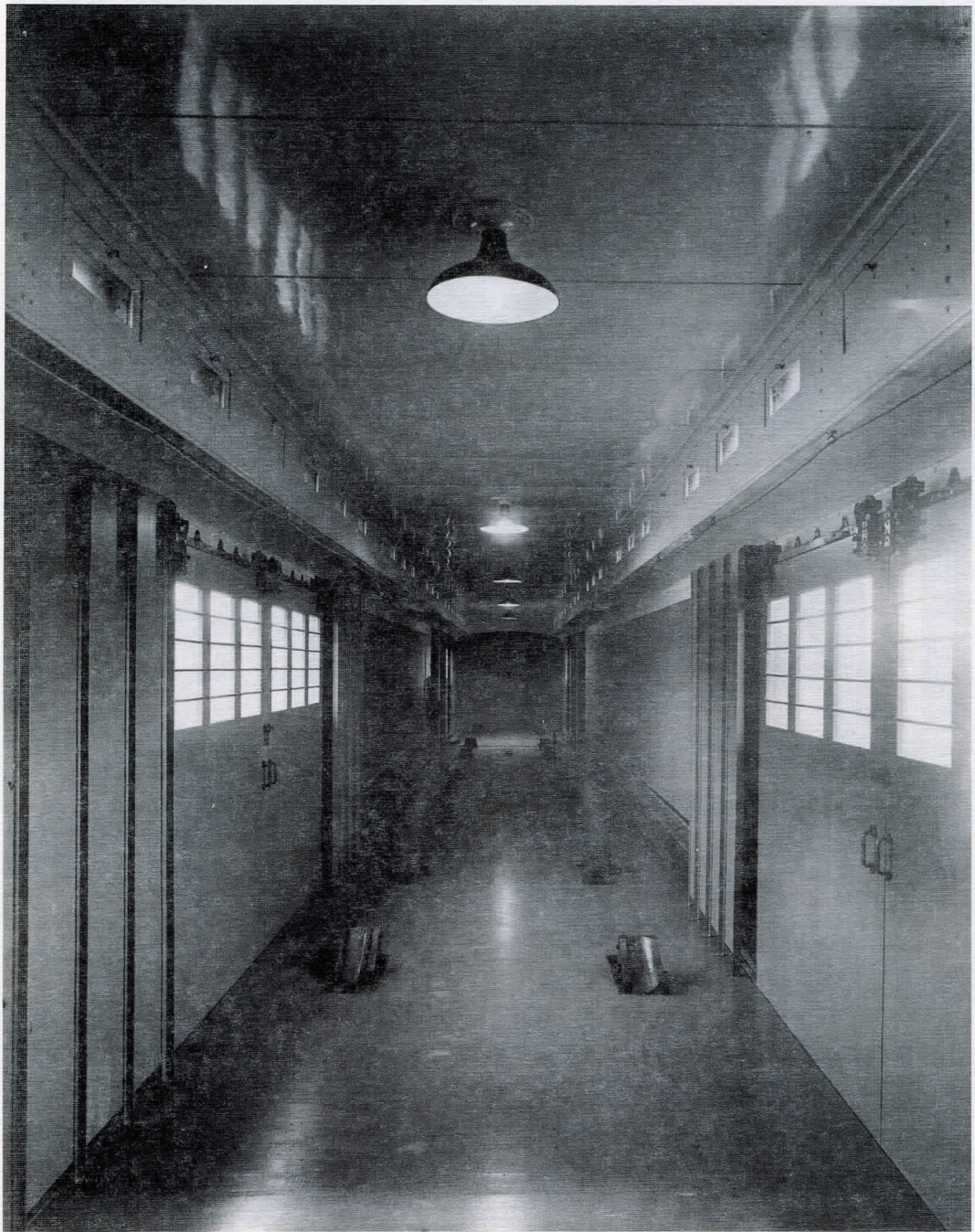
Baño para el personal del Presidente,  
carro número 3.





Carro número para la escolta.





Carro número 5 para transporte de automóviles.

Carro número para la carga





Comedor en el carro asignado al  
Departamento de Guerra.