



## PITA PITA Y CAMINANDO

### TRENES EN APUROS

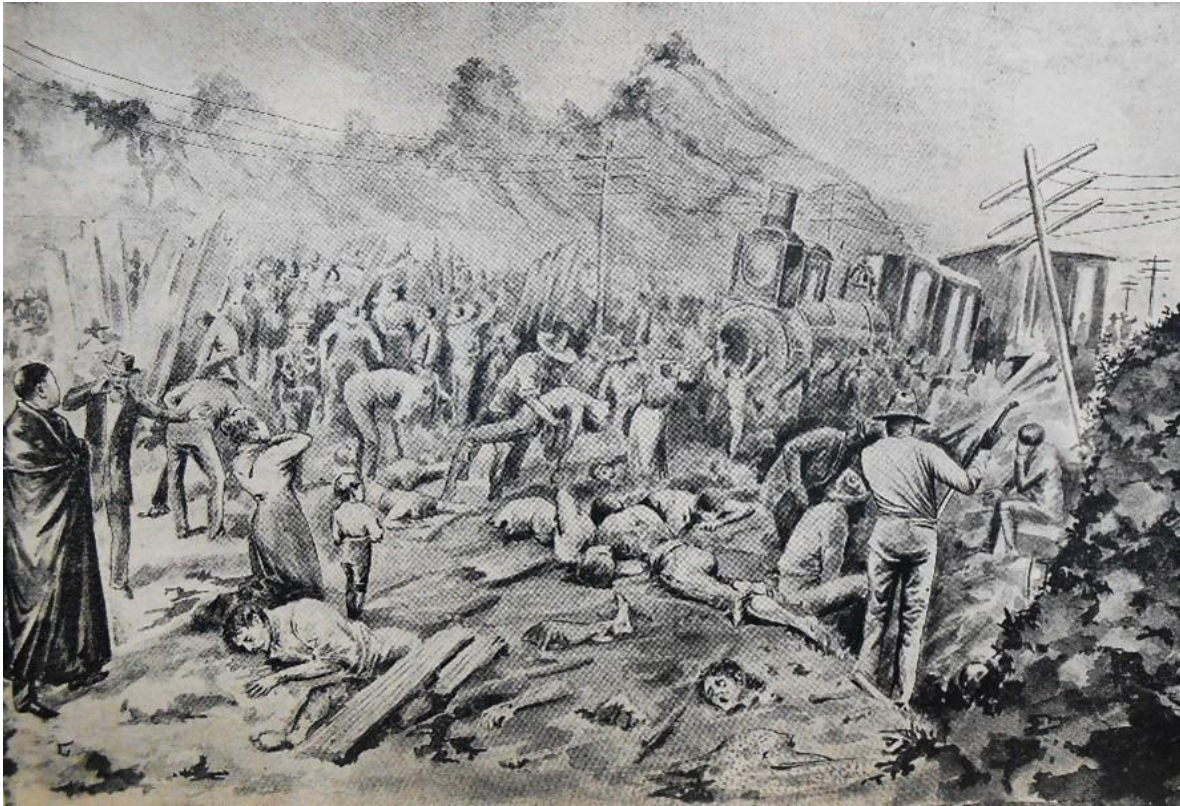
La invención del ferrocarril contribuyó en gran medida al progreso de las comunicaciones en el mundo entero. Gracias a él se distribuyeron los productos comerciales, actividad que detonó el desarrollo económico de los pueblos, y acercó a sus habitantes entre sí y con su entorno geográfico.

Los ferrocarriles fueron durante muchas décadas el principal medio de comunicación y transporte en México, lo cual obligaba a las autoridades a mantenerlos en óptimo estado y a sujetarlos a una serie de normas para su operación. Sin embargo, no estaban exentos de sufrir algún accidente de consecuencias graves, ya sea por fallas mecánicas o eléctricas, o bien por descuidos humanos, ejemplo de ello fueron los descarrilamientos del Ferrocarril Interoceánico en la población de Temamatla en 1895, y el del Ferrocarril Mexicano en la estación de Maltrata en 1958.

#### **FERROCARRIL INTEROCEÁNICO**

El 7 de marzo de 1895 un tren del Interoceánico constituido por 10 vagones sufrió un descarrilamiento cercano a la población de Temamatla en el Estado de México. A decir de la revista *El Mundo* el terrible accidente no tenía comparación más que con aquel ocurrido a la misma empresa en el puente de Escontzin, Morelos (entre la Ciudad de México y Cuautla) a mediados de 1881.

Emigdio Corona, habitante de San Ángel y sobreviviente del fatal accidente, abordó el tren junto con su familia en la estación de Amecameca: “Yo calculo que serían más de las doce; el tren corría...con gran velocidad, venía en un declive de bajada en un punto denominado *Piedra Blanca*, entre Tenango del Aire y Temamatla y al llegar a una pronunciadísima curva dentro de un tajo entre dos taludes como de cuatro metros de alto, sentimos primero una trepidación momentánea, enseguida un estruendo formidable y la gran conmoción de la caída. El estruendo fue instantáneo...solo siguieron los lamentos y las sensaciones de dolor de los que sobrevivían.”<sup>1</sup>



Muertos, heridos y mutilados se observan en esta imagen del accidente ferroviario en Temamatla, Estado de México de acuerdo con testigos presenciales. El Mundo.

El aspecto del accidente que ilustra la referida revista con dibujos de los vagones descarrilados y de las personas mutiladas, heridas y muertas confirman el testimonio de don Emigdio, quien por fortuna permaneció debajo de una plataforma que hubo que romper con un hacha para sacarlo ileso.

El peritaje estableció que, además de ir a exceso de velocidad, el tren iba muy lleno de pasajeros en los carros de tercera clase próximos a la máquina. Al chocar esta contra un talud, los vagones se precipitaron uno contra otro por la gran velocidad que traía el tren descarrilándose en consecuencia. Se supo también que realizaba una corrida extra -con tarifas bajas- para los devotos visitantes del Santuario del Sacro Monte en Amecameca. El tren de auxilio arribó al lugar del desastre entre cuatro y cinco de la tarde, su personal auxilió en el levantamiento de muertos y heridos, éstos últimos fueron trasladados al Hospital Militar para su atención y recuperación. Además de la sociedad en general, los particulares -que organizaron obras de teatro y funciones de circo-, los asilos y el propio Ayuntamiento de la ciudad capital colaboraron con recursos para los sobrevivientes del lamentable accidente.

Por su parte, la prensa exigió investigar con profundidad las causas del accidente y pidió que el gobierno fijara más su atención en la línea del Ferrocarril Interoceánico: "¡Ojalá que consiguiera de la Secretaría de Comunicaciones que nombrara una comisión técnica para revisar esa famosa línea!"<sup>2</sup>

## FERROCARRIL MEXICANO

La estación de tren de Maltrata, Veracruz, fue escenario de otro accidente de graves consecuencias. El tren No. 5 del Ferrocarril Mexicano formado por las máquinas 1008 y 1007 más dos vagones de segunda, uno de primera y el vagón del exprés; y tres vagones más (comedor y dormitorios), se descarriló el 22 de junio de 1958. En el tramo entre la ciudad de Orizaba y la población de Esperanza falló el suministro de energía en la línea aérea que alimenta al tren, por lo que se detuvo a la altura del kilómetro 269. El maquinista aplicó los frenos de aire, y se comunicó por telegráfico con el personal de la subestación; le informaron que la corriente estaba interrumpida y que tenía que esperar a que se solucionara este problema.



Las locomotoras 1008 y 1007, volcadas, dañaron los muros de la bodega en la estación de Maltrata, Veracruz.  
SICT

Dos horas con cuarenta minutos (3:50 - 6:30 de la mañana) hubo que esperar hasta que volviera la electricidad y echara a andar de nuevo al tren de forma súbita, lo que tomó por sorpresa a los conductores. Los frenos automáticos para detener el tren no funcionaron debido a que los depósitos de aire ya estaban vacíos, por lo cual en un tramo de casi tres kilómetros el tren alcanzó una velocidad de 75 km / h en una pendiente descendiente del 4% y el descarrilamiento se dio en la curva que hace la vía justo en la estación de Maltrata. Al salirse de la vía el tren se estrelló contra el muro lateral de la bodega de la estación, volcándose fuera de la vía las dos máquinas 1008 y 1007, los carros de segunda clase M-312 y M-317 fueron volcados y semi destruidos, al igual que el carro exprés; el carro de primera clase M-53 quedó atravesado y fuera de la vía (pérdidas estimadas en cinco millones de pesos); sobre esta última quedaron solamente el carro comedor "México" y los carros dormitorios "Matamoros" y "Aljibes". Tres postes de la línea aérea fueron derribados

cortándose la corriente eléctrica, asimismo un poste telegráfico del ferrocarril y otro de los telégrafos Nacionales corrieron la misma suerte.<sup>3</sup>



El vagón de primera clase detuvo su marcha ante la casa del jefe de la estación. SICT.

Tras la investigación realizada se conocieron las causas del accidente y las responsabilidades del personal de dicho tren. Al detener el tren con el freno de aire por la falta de electricidad, el maquinista no puso el freno de mano ni calzó las ruedas con cuñas como lo señala la Regla No. 279 de Transportes y la No. 25 del Boletín General que ordenan aplicar los frenos de mano y atrancar las ruedas con cuñas cuando el tren se encuentra detenido en una pendiente. Al reanudarse la corriente eléctrica, el freno de aire ya no tenía fuerza, y como no había cuñas deteniendo las ruedas el tren de 300 toneladas avanzó inmediatamente y ya no pudieron detenerlo ni con el freno de mano.

Fueron destituidos de su cargo el maquinista Rodolfo Ortega Arrevillaga (prensado de las piernas) por dejar abierta la manivela del cuadrante del control y la palanca de cambio de marcha hacia adelante, de manera que al llegar la corriente comenzaron a trabajar los motores que mueven las ruedas, y como el tren no estaba debidamente asegurado, se puso en movimiento avanzando sin control hasta ocasionar el accidente. El fogonero Juan Amador por negligencia y descuido al no amarrar las máquinas con los frenos de mano; el conductor Delfino Guzmán por negligencia y descuido, y los garroteros Guadalupe Pérez López y Salvador Lozada Guzmán por abandonar sus puestos de protección, y por no revisar los frenos de mano de los coches o vagones de atrás ni atrancar las ruedas.<sup>4</sup>

Este accidente ocasionó la muerte de cinco personas: el mensajero del carro exprés en servicio Rafael García Téllez, el conductor Porfirio Vega Cruz quien viajaba en el tren y trató de ayudar al personal; dos cuerpos destrozados cuya identidad nunca se supo y una persona más encontrada debajo de la máquina 1008. Veinticuatro personas resultaron con golpes contusos y lesiones de distinta gravedad, que fueron llevados en ambulancias a la ciudad de Orizaba.

La vía quedó libre y reparada a las 18:15 horas del mismo día 22 de junio.

## REFERENCIAS

[1](#) “La catástrofe en el Ferrocarril Interoceánico”. El Mundo 10 de mayo de 1895, p. 6.

[2](#) Ídem.

[3](#) Archivo Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). Fondo Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). Serie: FFCC, Subserie: Accidentes, Expediente: “Accidente en la estación de Maltrata.” Fecha: 1958.

[4](#) Ídem.