



EL TRENADO DE PUENTE MORENO

**La historia de la peor tragedia ferroviaria
ocurrida en Saltillo, a cincuenta años del
acontecimiento**



Francisco J. De La Peña

BARKER & JULES

EL TRENADO DE PUENTE MORENO, LA HISTORIA DE LA PEOR TRAGEDIA
FERROVIARIA OCURRIDA EN SALTILLO, A CINCUENTA AÑOS DEL
ACONTECIMIENTO

Edición: BARKER & JULES™

Diseño de Portada: Zaira Munizaga | BARKER & JULES™

Diseño de Interiores: Jessica Ariadna Vallejo Huerta | BARKER & JULES™

Ilustración del vías|Freepick

Primera edición - 2022

D. R. © 2022, Francisco J. De La Peña

I.S.B.N. Paperback | 978-1-64789-864-9

I.S.B.N. Hardcover | 978-1-64789-865-6

I.S.B.N. eBook | 978-1-64789-863-2

Derechos de Autor - Número de control Library of Congress: 1-11201199893

Todos los derechos reservados. No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros, sin autorización expresa y por escrito del autor. La información, la opinión, el análisis y el contenido de esta publicación es responsabilidad de los autores que la signan y no necesariamente representan el punto de vista de BARKER & JULES™, sus socios, asociados y equipo en general.

BARKER & JULES™ y sus derivados son propiedad de BARKER & JULES LLC.

BARKER & JULES, LLC

3776 Howard Hughes Pkwy 549, Las Vegas, NV 89169

barkerandjules.com

ÍNDICE

ING. MIGUEL ÁNGEL RIQUELME SOLÍS GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA	5
DIP. EDUARDO OLMOS CASTRO PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO LXII LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO	6
ING. JOSÉ MARÍA FRAUSTRO SILLER PRESIDENTE MUNICIPAL DE SALTILLO	7
AGRADECIMIENTOS	9
PRÓLOGO	11
AÚN PERSISTEN DUDAS SOBRE LAS CAUSAS DEL TRENAZO	13
UN TESTIGO DE CALIDAD	17
NO HA HABIDO EN SALTILLO ESPECTÁCULO MÁS DANTESCO	20
ALMAS EN PENA EN PUENTE MORENO	24
DESASTRE FERROVIARIO	28
LA TRAGEDIA DE “PUENTE MORENO” SIGUE VIVA EN LA MEMORIA DE LOS SALTILLENSES	30
VIRGINIA, LA NIÑA QUE SOBREVIVIÓ AL TRENAZO	37
HISTORIA DE UN SOBREVIVIENTE AL TRENAZO	41
MI TESTIMONIO	45
TAMBIÉN MURIERON PEREGRINOS DE MONTERREY	48
LOS RECUERDOS DE FLORES TAPIA	60
FUE UN SABOTAJE	68
SOMOS INOCENTES	83
LA VERDAD DETRÁS DE LA TRAGEDIA	84
DECLARACIONES PREFABRICADAS	88

SE CARECIÓ DE PRUEBAS	93
EL TRENAZO QUE MARCÓ A SALTILLO	127
INFORMACIÓN PUBLICADA EN EL HERALDO DE SALTILLO EL 7 DE OCTUBRE DE 1972	139
COSAS DE LA CIUDAD	167
IRRESPONSABILIDAD MANIFIESTA DE LA TRIPULACIÓN	169
ENTRE USTED Y YO	172
PERIÓDICO EL HERALDO DE SALTILLO 09 DE OCTUBRE DE 1972	174
PERIÓDICO EL HERALDO DE SALTILLO 10 DE OCTUBRE DE 1972	190
ENTRE USTED Y YO	199
COSAS DE CIUDAD	200
JUAN GABRIEL, CHESPIRITO, PELAYO, EL “LOCO” VALDÉS Y JULIO IGLESIAS APOYARON A LA CRUZ ROJA Y A LAS VÍCTIMAS DEL “TRENAZO” EN 1972	206
FUE NUESTRA PORTADA EN EL TRENAZO; 44 AÑOS DESPUÉS, NOS CUENTA SU HISTORIA	220
CÁPSULAS SARAPERAS	229
LOS NÚMEROS DE LA TRAGEDIA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL	232
FUENTES	236
CONDOLENCIAS PUBLICADAS EN EL HERALDO DE SALTILLO	238
FOTOGRAFÍAS TOMADAS DEL BLOG SALTILLO DEL RECUERDO	243

El 5 de octubre de 1972, pasadas las 11 de la noche, Saltillo vivió uno de los acontecimientos más terribles de su historia: el trenazo de Puente Moreno, en el que se descarriló un tren que venía de Real de Catorce lleno de peregrinos que habían ido a las festividades para venerar a San Francisco de Asís. Hasta la fecha, el número exacto de personas que murieron sigue siendo desconocido; hay cifras que van desde los cientos hasta los miles. A pesar de que se actuó rápido, la sociedad se organizó para ir al lugar, el gobernador pidió que se abrieran todos los hospitales de la ciudad y que médicos y enfermeros atendieran a las personas heridas, hubo muchos niños, niñas, mujeres y hombres que no pudieron ser rescatados.

Recuperar la memoria es una tarea necesaria para comprender un fenómeno y no dejarlo en el olvido. Hoy, con este libro de Francisco J. De La Peña, el cual reúne notas periodísticas, fotografías, testimonios de quienes vivieron el trenazo, investigaciones de periodistas, entre otras cosas, recordamos a los que murieron ese fatídico 5 de octubre, pero también a los que sobrevivieron y pudieron dar cuenta de lo que habían vivido, pues a través de sus voces escuchamos las voces de los que ya no están.

El Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza se suma a las acciones para no dejar en el olvido un acontecimiento tan lamentable como éste. Esperamos que *El trenazo de Puente Moreno. La historia de la peor tragedia ferroviaria ocurrida en Saltillo, a cincuenta años del acontecimiento* pueda llegar a todos los hogares del estado, y que las nuevas generaciones recuerden a los que no pudieron regresar a casa.

Ing. Miguel Ángel Riquelme Solís
Gobernador Constitucional del Estado de Coahuila de Zaragoza

La memoria histórica de una ciudad deriva, en gran parte, de la crónica puntual que diariamente realizan los medios de comunicación. La noticia, el artículo de opinión, la fotografía y el reportaje superan con el paso del tiempo la primicia del momento y logran transformarse en una voz pública de incalculable valor testimonial.

Así sucede con el libro *El trenazo de Puente Moreno*, editado por Francisco J. De La Peña, director de *El Heraldo de Saltillo*; recopilación cuya amalgama de colaboraciones reúne, en un solo volumen, imágenes, narraciones y comentarios de múltiples testigos que conocieron de primera mano una catástrofe ferroviaria sin precedentes para la capital de Coahuila.

Cada sociedad precisa conocer los entresijos de su historia, dimensionar aciertos y prever los errores del pasado para encaminar el rumbo de sus futuros pasos. La mejor manera de legar a las siguientes generaciones este conocimiento, es a través de la palabra escrita. Es por eso que el Congreso del Estado suma su voz a este propósito, convencidos de que el presente documento habrá de constituir un importante referente de consulta y evidencia sobre esta histórica tragedia.

Dip. Eduardo Olmos Castro
Presidente de la Junta de Gobierno
LXII Legislatura del H. Congreso del Estado

La memoria colectiva juega un papel fundamental dentro del desarrollo de las sociedades, pues ayuda a conformar la identidad, preserva los conocimientos y expande la realidad. Es una herramienta que abarca tradiciones, creencias, aprendizajes y experiencias compartidas por un grupo que enriquece su formación.

Dentro de los elementos que integran la memoria colectiva, hay momentos felices, de preocupación o de incertidumbre, pero también existen los trágicos que, queramos o no, también ayudan a fortalecer los lazos de la sociedad.

Este fue el caso del accidente ferroviario de Saltillo, conocido coloquialmente como el trenazo de Puente Moreno, ocurrido en octubre de 1972, una noche que marcó a miles de saltillenses y también dejó de manifiesto el alto grado de humanismo y el esfuerzo de decenas de ciudadanos que se unieron a las labores de rescate.

El periodista Francisco J. De la Peña De León hace una estupenda recopilación de relatos, notas y testimonios que aún persisten en la memoria de los saltillenses, en un documento que será útil tanto para los que fueron testigos de aquella tragedia, como para las generaciones venideras.

Sin duda, este trabajo se volverá fundamental para consultas futuras sobre lo que pasó aquella triste noche, que enlutó a cientos de familias, pero que también permitió a la comunidad unirse para ayudar y sobreponerse de las pérdidas, dando muestra del gran sentido de solidaridad de las y los habitantes de nuestro querido Saltillo.

Ing. José María Fraustro Siller
Presidente Municipal de Saltillo



AGRADECIMIENTOS

Para la edición de este libro, además de la información que se publicó en los periódicos que circulaban en aquella época, principalmente *El Heraldo de Saltillo* y *El Independiente*, incluimos entrevistas y reportajes elaborados por los periodistas Jorge Sosa del Bosque, Raúl Coronado Garcés, José de Jesús Torres Anguiano, Omar Soto, David González y Ángel Aguilar Almaraz.

Gracias a la colaboración de la también periodista Mariana Falcón, quien se dio a la tarea de capturar muchos de estos textos que ahora forman parte de este libro.

Un agradecimiento especial a Raúl López Gutiérrez, quien, sin ser periodista, pero sí un magnífico historiador, efectuó la entrevista a su señora madre, doña Eloísa Gutiérrez Treviño, quien le narró de viva voz todas las acciones que ella y un grupo de mujeres de Saltillo realizaron para recaudar fondos para ayudar a las víctimas.

Aunque falleció antes de la edición de este libro, es necesario reconocer también al Lic. Edmundo Guzmán Elizondo, quien generosamente nos compartió su colección de fotografías de la tragedia, algunas de las cuales reproducimos aquí con su autorización.

Gracias también a quienes nos compartieron sus testimonios: al Profesor Arturo Berrueto González, Antonio de la Cruz Rodríguez, Irma Durón Rodríguez, Virginia de las Cruz Covarrubias, Ismael Cendejo, Margarita Sosa de Calderón, Benito Cepeda González, Juan García Olvera y Alfonso Siller.

Este libro incluye una entrevista publicada en El Diario de Coahuila, así como un reportaje publicado en el periódico Palabra. Se incluye así mismo un fragmento del libro López Portillo y Yo, escrito por Óscar Flores Tapia; y de Memorias de un Hombre de Izquierda, de Víctor Manuel Villaseñor.

Además, una serie de invaluable fotografías tomadas del blog Saltillo del Recuerdo.

Finalmente, reproducimos también algunas columnas de opinión publicadas en aquella época, escritas por los periodistas Francisco Treviño Granados y Armando Fuentes Aguirre, y una Cápsula Sarapera publicada recientemente por el historiador Francisco Tobías.

Para todos ellos, nuestro agradecimiento.

PRÓLOGO

Cinco décadas han pasado de aquel fatídico día, el 5 de octubre de 1972, pero Saltillo no ha podido olvidar, ni jamás olvidará, la peor tragedia ocurrida en nuestra ciudad.

¿Cuántos peregrinos murieron? Nadie lo sabe a ciencia cierta. Las cifras oficiales hablan de varios cientos. La memoria popular dice que fueron más 1,000. Y algunos aseguran que cerca de 2,000. Lo cierto es que esa tragedia conmocionó no solo a la ciudad, sino a todo el país y muchos otros lugares del mundo, marcando para Saltillo un antes y un después en su historia.

El Heraldo de Saltillo estuvo ahí, narrando de primera mano los terribles acontecimientos; publicando las imágenes que quedaron grabadas para la posteridad y apoyando a las víctimas y a sus familiares en lo que se podía.

Cincuenta años después, todavía se discute cuál fue la causa del accidente; si es verdad que los maquinistas venían tomados, o si una falla mecánica fue la que provocó que el tren cargado de peregrinos procedentes de Real de Catorce descarrilara. Los historiadores no han podido ponerse de acuerdo, y seguramente nunca lo harán.

Sin embargo, es necesario preservar la memoria histórica de ese acontecimiento, y es por eso que en *El Heraldo de Saltillo*, quisimos, como homenaje a todas las personas que fallecieron en el trenazo de Puente Moreno, desarrollar este documento en el cual rescatamos textos e imágenes de las publicaciones originales de ese entonces, tanto las de *El Heraldo* como de algunos otros medios que circulaban en la época.

Saltillo es una ciudad llena de historia, y el trenado es sin duda parte inherente de la misma. Queda pues este documento como homenaje para todos los que ahí murieron, para los que sobrevivieron y para los que lo padecieron.

Francisco J. De la Peña De León

AÚN PERSISTEN DUDAS SOBRE LAS CAUSAS DEL TRENAZO

A más de cuarenta años del “trenazo” de Puente Moreno, aún se desconoce la cifra precisa de personas que perdieron la vida ese 5 de octubre de 1972. El número oficial que proporcionó la Procuraduría General de la República fue de 234, pero hay quienes afirman que fueron más de 1,000.

También persisten las dudas sobre la causa de la tragedia del llamado “tren de la muerte”. Hay quien afirma que el descarrilamiento fue producto de un sabotaje, como lo afirma en su libro “Memorias de un hombre de izquierda” Víctor Manuel Villaseñor, quien en aquel entonces era director de Ferrocarriles Nacionales de México.

Otros sostienen la acusación en contra de la tripulación del tren, de que durante el viaje a Saltillo venían tomando vino y acompañados de mujeres. Este hecho causó un escándalo nacional y un pleito entre Villaseñor y el entonces líder de los Ferrocarrileros Luis Gómez Zepeda.

Gómez Zepeda negó la acusación de Villaseñor de que el accidente de Puente Moreno fue producto de un sabotaje, y siempre defendió a la tripulación y negó que conducían el tren en estado de ebriedad.

Pero de este accidente hay información sobre la que no quedó ninguna duda. El descarrilamiento se produjo a las veintitrés y siete horas del 5 de octubre de 1972 a cinco kilómetros al sur de la ciudad, cuando el tren con veintidós carros, arrastrado por las máquinas 8405 y 8404, se dirigía hacia Saltillo proveniente de Real

de Catorce, dónde un día antes, el 4 de octubre, se celebraron las fiestas en honor a San Francisco de Asís.

La tripulación la formaban: Jesús Rocha Serna, como conductor, Melchor Sánchez Chavarría como maquinista, Ignacio Carrizales García como fogonero y los garroteros Juan Juárez Alvarado, Vicente Martínez Torres y Pedro Rodríguez Barbosa, quienes fueron sometidos a un proceso penal, acusados de los delitos de imprudencia grave con resultado de ataque a las vías generales de comunicación, homicidio, lesiones y daños a propiedad ajena, por lo que les aplicaron condenas de ocho a dieciocho años de cárcel.

Durante todo el proceso, la tripulación siempre se declaró inocente, reiteraron que los vagones eran muy viejos y que falló el sistema de frenos del tren, al cortarse o zafarse la manguera del aire que hacía accionar el sistema de frenado y que incluso, en repetidas ocasiones aplicaron el freno de emergencia, conocido como “pedal del hombre muerto”, el cual tampoco respondió. Además, negaron que en el tren hayan venido bebiendo vino y acompañados de mujeres.

En torno a esto último, el entonces Juez Auxiliar del poblado “Huertas de Moreno”, Maximiliano Juan González, levantó un acta en la que afirma que fue de los primeros en llegar al lugar del accidente, y que los miembros de la tripulación no estaban ebrios y que no había mujeres que les acompañaran.

Cabe señalar que el único que no estuvo en la cárcel fue el garrotero Vicente Martínez Torres, quien se dio a la fuga luego de que corrió por las vías un kilómetro al sur, para encender bengalas y poner petardos, con lo que logró detener al Tren Número Uno que también traía cientos de peregrinos. Su acción evitó una desgracia mayor, pero aun así fue acusado.

En este asunto se vio involucrado el entonces director del Hospital Ferrocarrilero, Doctor Luis Morales Benavides, quien siempre sostuvo que los miembros de la tripulación no estaban borrachos. Por ese motivo Villaseñor lo quitó de la dirección del nosocomio, aunque luego regresó al cargo con el apoyo del entonces senador Oscar Flores Tapia.

Víctor Manuel Villaseñor fundamentó su acusación de sabotaje en el trenazo de Puente Moreno, en el hecho de que entre 1971 y 1972 se produjeron varios accidentes ferroviarios en el país que afirmó fueron provocados deliberadamente, ya que todos ocurrieron cuando Luis Gómez Zepeda dirigía al sindicato, pero que curiosamente cesaron cuando este último asumió la Dirección de Ferrocarriles Nacional de México.

Otra duda sobre el accidente fue sembrada por el maquinista Sánchez Chavarría en sus declaraciones ante el juez, en las que asentó que un conductor de trenes de apellido “ Quiroz” conocido con el mote de “El Cabezón”, después de tres días de farra en Real de Catorce, abordó su tren y fue quien cortó el angular del aire de los frenos.

Pero una persona de nombre Sergio Antonio Espinosa Ovalle desmintió la versión del maquinista al declarar que Quiroz viajó junto con él en el tren hasta el momento en que se produjo el descarrilamiento.

Pero, si sobre las causas del accidente aún hay dudas, son mayores en cuanto al número de personas que murieron. La última cifra oficial que dio a conocer la PGR fue de 234 muertos y de 1,200 heridos, pero estas fueron las últimas cifras que el periodista Humberto Gaona Silva consignó en su notas para Excélsior.

Sin embargo, el que escribe fue testigo de que agentes de la Secretaría de Gobernación le dijeron a Gaona Silva que ya le parara con lo de los muertos, o se atuviera a las consecuencias.

El periodista sabía el número aproximado de personas muertas por informes que le proporcionaban sus contactos en el departamento de medicina forense del Hospital Saltillo, hoy hospital Universitario.

Lamentablemente, Gaona Silva ya murió y se llevó a la tumba las cifras y otras verdades sobre el trenado. (JORGE SOSA DEL BOSQUE)

UN TESTIGO DE CALIDAD



Antonio (Toño) de la Cruz Rodríguez, uno de los primeros testigos en llegar al lugar de la tragedia, y su padre Antonio de la Cruz Cárdenas, este último de oficio ferrocarrilero, sostienen que el número de muertos fue mayor al que reportaron las autoridades.

Toño sostiene que en el accidente perecieron más de 1,000, cifras que también consignaron varios medios de comunicación en aquel tiempo.

En entrevista con *El Heraldo de Saltillo*, Toño relató que el fatídico día se encontraba en una boda en el barrio de Landín, cuando vio

que una persona venía corriendo del sur de la ciudad y gritaba ¡se cayó el tren, se cayó el tren...!

Añadió que no lo pensó dos veces y le avisó a su amigo Mauro Mendoza Monsiváis, y ambos, a bordo de una vieja camioneta, se dirigieron de inmediato a Puente Moreno.

Al llegar se topó con escenas dantescas, varios vagones telescopiados y otros incendiándose. Enseguida, se metió a uno de ellos y sacó a una niña que segundos después murió entre sus brazos. Luego supo que la niña se llamaba Refugio Ponce Ríos de diez años.

La fotografía de Toño de la Cruz con la niña en brazos le dio la vuelta al mundo y se convirtió en símbolo de la tragedia. Aún hoy en día, cada vez que se rememora el suceso, la famosa gráfica vuelve a ser publicada una y otra vez.

Luego de entregar a la niña a los socorristas, Toño continuó con la labor de sacar a los heridos, y en ello estaba cuando por azares del destino se topó con el cuerpo sin vida de su tía Gregoria de la Cruz Martínez, quien también venía entre los peregrinos.

Relató que aquello era un caos. Había cadáveres en el suelo, cuerpos destrozados por doquier, todo era confusión, en medio de los gritos de dolor, el llanto y la desesperación de la gente.

Toño vio escenas de horror difíciles de describir, como la una joven muy bella que salió de un vagón como una tea humana, envuelta en llamas, quien murió carbonizada.

Lo último que recuerda es que ya entrada la mañana del 6 de octubre, ayudó a unos heridos a subir una ambulancia, luego se subió él para descansar un poco, pero la fatiga lo venció y se quedó

dormido. Despertó en un hospital, que pensó que era de Saltillo, pero era de Monterrey.

Tanto Toño como su padre don Antonio, afirman que injustamente acusaron a los miembros de la tripulación, atribuyendo el accidente al estado en que se encontraban los vagones por más de cincuenta años de uso, y dudando que los maquinistas vinieran tomando como se afirmó.

Ambos sostuvieron también que la cifra final de muertos fue maquillada por las autoridades federales, asegurando que fueron más de mil las personas que fallecieron, ya que el convoy se componía de veintidós vagones, y en cada uno viajaban más de cien personas. Si el número oficial de heridos fue de 1,200, entonces los muertos fueron al menos otro tanto, aseguran.

La familia De la Cruz sigue viviendo en la misma casa que hace cuarenta años, justo junto a las vías de ferrocarril al sur de la calle Salazar. Cerca de la casa de don Antonio, sobre unas vías por donde ya no pasan trenes, está un cabús abandonado y Toño presume que era parte del “tren de la muerte”. (JORGE SOSA DEL BOSQUE)

NO HA HABIDO EN SALTILLO ESPECTÁCULO MÁS DANTESCO

Testimonio de don Rómulo Moreira Narro

Don Rómulo Moreira Narro, quien dejó de existir en noviembre de 2013, dio a *El Heraldo de Saltillo* una de sus últimas entrevistas acerca del accidente ferroviario de Puente Moreno, sobre el que dijo, fue un hecho que conmovió a México y al mundo por la cantidad de personas fallecidas en el percance.

En ese tiempo, “don Molo”, como cariñosamente le apodaban, formaba parte de los fundadores de la clínica del ISSSTE Dr. José María Rodríguez, misma que, al ser uno de los solamente tres hospitales que existían en Saltillo, se vio a las pocas horas de la tragedia atiborrado de heridos, realizando el personal médico existente en ese entonces esfuerzos casi sobrehumanos para atender a todos estos pacientes.

Don Molo recordó que el accidente ferroviario de Puente Moreno se conoció a nivel mundial por haber quedado asentado el hecho en el llamado “Almanaque Mundial”, un libro que ofrece datos sobre los acontecimientos más relevantes que ocurren a nivel mundial.

“Ahí viene consignado el accidente de Puente Moreno donde hubo más de 200 muertes, según esto, pero la gente de antes dice

que fueron más. No ha habido en Saltillo espectáculo más dantesco que el que se vio esa noche”, comentó.

“La noche del jueves y viernes 5 y 6 de octubre de 1972, estaba el ingeniero Eulalio Gutiérrez a mitad de su sexenio, el presidente municipal era Arturo Berrueto y el jefe de Tránsito era Enrique Pérez Espinoza, el jefe de Policía era Luis de la Rosa, y el jefe de Servicios Médicos en el estado de Coahuila era el doctor Eduardo Dávila Garza, que se encontraba en Torreón atendiendo otros asuntos del ISSSTE”, dijo el entrevistado.

Indicó que al percatarse del sonar de las ambulancias, supo que se trataba de algo grave, dado que en la ciudad nunca se había visto una movilización así de vehículos de emergencia, por lo que de inmediato se trasladó a Puente Moreno a bordo de su propio vehículo para tratar de prestar apoyo.

“Vinieron muchas ambulancias de Monterrey, sabiendo yo que no estaba el doctor Dávila Garza aquí, le hablé al doctor (Rodolfo) Villarello, estaba en construcción la carretera Monterey Saltillo, que empezó el ingeniero Eulalio Gutiérrez, y por allí pasaron esas ambulancias. Yo tenía una camioneta Chevrolet con una casetita de madera, y me lancé para el Puente Moreno”, agregó.

Mencionó que al sitio del desastre llegó rápidamente debido a que ya conocía el camino, por haber trabajado en El Álamo hacía ya algunos años, y una vez allí, descendió y comenzó a cargar a los pasajeros que se encontraban bien para llevarlos a su domicilio. No podía levantar heridos, ya que no llevaba camilla ni personal para el traslado de una persona lesionada.

“Me acuerdo que hice dos o tres viajes, estaba lloviendo y la neblina hasta abajo, muy impresionante la escena del accidente, los carros de pasajeros semienterrados en la escena, me traje dos o tres viajes con gente que venía, pregunté que dónde los dejaba y me dijeron que en la Guayulera, y que de ahí agarrarían cada quien para su casa. En ese tiempo no existía ni La Minita, ni el Puerto de la Virgen, ni ninguno de esos barrios, más que la Guayulera y el barrio de los Panteones, de donde venía mucha gente”, dijo don Molo.

“Al día siguiente llegué, me dormí un rato, me bañé, me rasuré y me presenté en el ISSSTE en la mañana, como a las seis y media, me encontré al doctor Villarelo, que todavía vive, con una muñeca fracturada, andaba enyesado, y aun así se encontraba suturando las heridas de los que llegaban al Hospital del ISSSTE”, recordó.

“En Saltillo no había más que tres hospitales entonces, el Hospital Civil doctor Gonzalo Valdés, cuyo director era Felipe Calderón Mireles, el de los Ferrocarriles, que era Luis Morones Benavides, y el del ISSSTE, cuyo director era el doctor Villarello. Lógicamente que el Hospital de los Ferrocarriles estaba muy pequeño para la cantidad de heridos que llegaban y el Hospital Civil se llenó inmediatamente de pacientes, porque mucha gente de la que iba en la peregrinación anual”, mencionó.

Dijo que coincidentemente su señora madre, doña Ofelia Narro Villarreal, nació un día 4 de octubre, sin embargo, ni él ni sus hermanos imaginaban que ese año el festejo quedaría marcado por la enorme tragedia que ocurrió aquella noche, misma que quedó para siempre en la memoria de los saltillenses.

“Hay que decir que no obstante el enorme impacto que causó mundialmente el accidente, al año siguiente volvió a ir la gente a

la peregrinación, porque no quitaron los ferrocarriles a pesar del dantesco espectáculo que se vivió en el Puente Moreno”, recalcó don Rómulo Moreira. (ANGEL AGUILAR ALMARAZ)



A falta de las camas necesarias para atender al gran número de lesionados, se improvisaron lechos en todos los lugares posibles, en los Hospitales, El propósito era prestarles atención médica inmediata y aliviar su dolor. Médicos y enfermeras trabajaron sin descanso en esta tarea.

ALMAS EN PENA EN PUENTE MORENO

Gritos, lamentos, sollozos y hasta niños jugando se han escuchado en Puente Moreno, donde hace más de cuarenta años ocurrió el trenazo en el que cientos de peregrinos murieron en la zona también conocida como puente colorado.

Lo único que en esta zona queda como mudo testigo de aquella tragedia que marcó la historia de Saltillo, son cinco cruces en memoria de algunas de las víctimas y el mismo puente pintado de rojo, que atraviesa colonias marginadas del poniente de la capital.

Puente Moreno quedó sumergido en medio de la mancha urbana donde antes solo estaba un camino que hace cuatro décadas era muy transitado, y nos referimos al camino a Palma Gorda o antigua carretera a General Cepeda.

Para llegar al lugar del trenazo debe uno enfilarse por colonias y calles que previamente no existían por ser esa zona en aquel tiempo, prácticamente el fin de la ciudad.

Es rumbo a la calzada Antonio Narro, hasta llegar al Bulevar Enrique Martínez, donde se adentra el viajero curioso de estar en el sitio de la tragedia, que para llegar, habrá de pasar la colonia 23 de noviembre y la Nueva Jerusalén.

Es ahí en medio de un arroyo, por donde encima pasa el puente colorado donde se empiezan a divisar las vías del ferrocarril que hace

más de cuarenta años quedaron convertidas, junto con los vagones del tren peregrino en fierros retorcidos.

Es en este sitio donde tan pronto cae la noche se respira un aire de miedo y respeto, pues justo pasando la última curva que sacó al convoy de su curso y donde sobrevino el descarrilamiento, que está un pequeño santuario de cruces con nombres, algunas ya imperceptibles, de quienes murieron o nunca fueron encontrados.

Polvo blanco revela marcas del más allá

Una de las historias más contadas en Puente Moreno señala la presencia de entes que se quedaron en este mundo, de apariencia invisible, pero que a través de algunos métodos, les recuerdan a los viajeros que rondan por las vías.

Josué Ulises Salas, vecino de la Nueva Jerusalén dice que una vez pasaron con un auto, justo donde quedaron enterrados algunos vagones con gente, y al quedar varado el auto por alguna descompostura sintieron que muchas manos se sujetaban al carro y empezaban a empujarlo.

Al notar este fenómeno, aquellos viajeros, acudieron a la siguiente noche con el carro lleno de un polvo blanco en su carrocería y cuál fue su sorpresa al hacer el mismo movimiento y quedarse varados que tras ser empujados al terminar su travesía, y revisar el auto vieron marcadas manitas de niños por todo el vehículo que se hicieron evidentes a través de ese polvo blanco.

No pases a las tres de la mañana

Es mucha la gente que pasa por los caminos y veredas por Puente Moreno, incluso en la noche, sin inmutarse por los antecedentes de este lugar que terminó como cementerio de muchos saltillenses que venían esa madrugada de Real de Catorce.

Pero son muchos también lo que toman sus precauciones cada que la noche los toma por sorpresa y se ven forzado a pasar por el sitio de las cruces, que lo menos que hacen algunos creyentes es santiguarse para sentirse protegidos.

Esta es la rutina de Manuel Neira Martínez, vecino de Puente Moreno quien cada que termina su labor la noche lo sorprende camino a su casa.

Ahí frente a dos puntos el anciano que sobrepasa los setenta años y que fue testigo del trenazo, hace la señal de la cruz y se hinca.

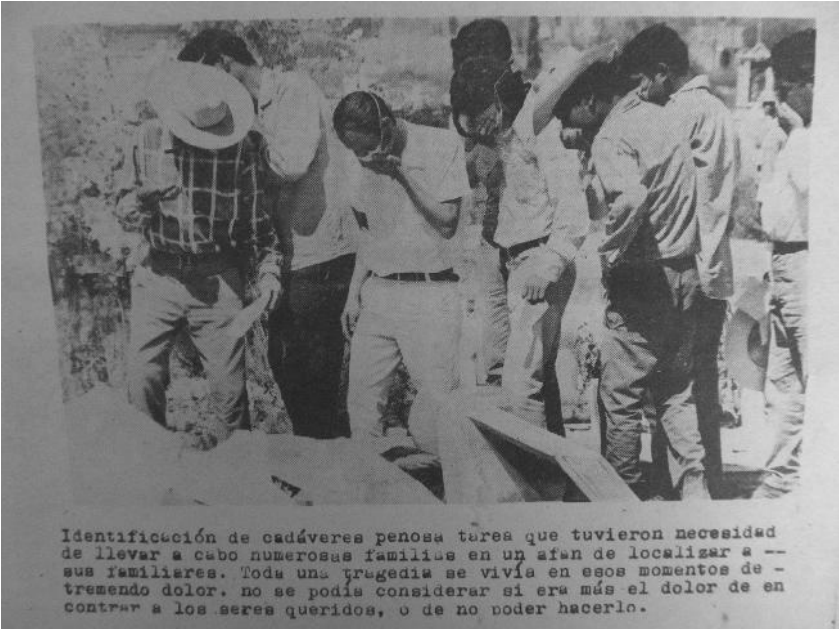
Estos dos sitios de reverencia son el lado poniente de las vías donde dice murieron calcinados muchos viajeros, y la parte oriente donde cuentan quedaron enterrados vagones con gente.

No me asusta tanto a esta hora, dice don Manuel, pero nunca pase a las tres de la madrugada, pues es la hora en que se oye más ruido de estos bribones, refiriéndose a las almas de aquellos que nunca alcanzaron a llegar a su destino.

Es justo a esa hora y más acercándose la fecha de aniversario que llantos y quejidos no dejan en paz a los vecinos, narra don Manuel.

Y es que dijo que son llantos, lamentaciones e incluso voces de niños los que se escuchan en la madrugada en Puente Moreno.

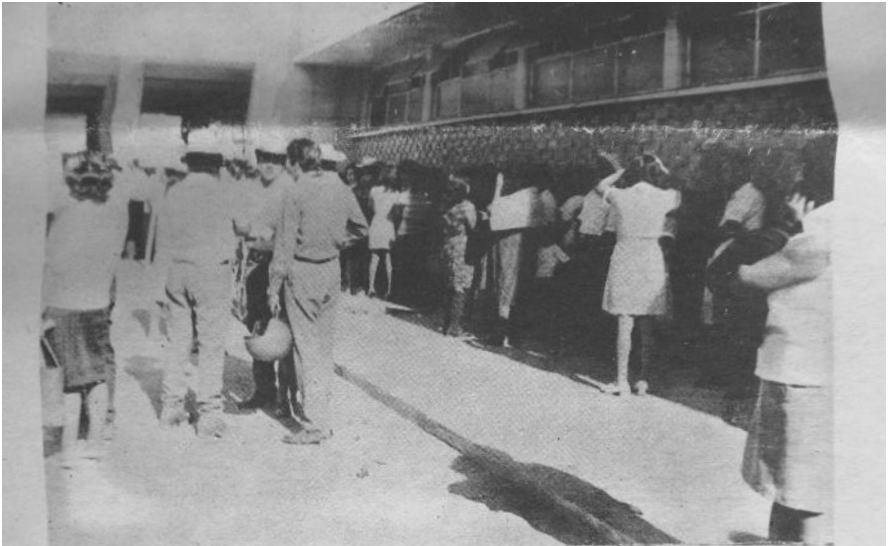
Incluso dijo, mira donde están esas yerbas, apuntó don Manuel en la cerca de una labor junto a las vías, ahí los caballos no se acercan pues si los llevas a fuerzas se paran en dos patas y no dejan de resoplar y relinchar, pues los animales si ven a los seres que no se han querido ir, dijo aquel habitante del puente colorado. (DAVID GONZÁLEZ)



DESASTRE FERROVIARIO

*“Trabajamos sin comer ni dormir”, testimonio de la
Enfermera Química Irma Durón Rodríguez*

Irma Durón recuerda aquel 5 de octubre de 1972, cuando ocurrió el accidente del tren: “Ese día mi amiga Angélica Quiroz García y yo, habíamos ido a ver la obra teatral ‘El violinista en el tejado’, cuando recibimos una llamada telefónica. A mí me pidieron que me fuera a la Clínica 1 del IMSS y a Angélica le pidieron que se fuera al Hospital Civil de Saltillo. Nos dividimos. Cuando llegamos, aquello era terrible. Yo estaba apoyando en el quirófano, vi pacientes peor que si estuviera en la guerra: niños, señoras, ancianos; gente quejándose. Eran tantas personas que llegaban y tan poco el instrumental médico para esa emergencia, que llegó un momento en el que ya no esterilizábamos el material, solo enjuagábamos y seguíamos. Los anestesiólogos terminaban cociendo y los médicos anestesiando, nosotros terminamos trapeando la sangre del suelo. En esos momentos hubo una unión muy profunda como equipo; no nos interesó el tiempo ni nada, ni siquiera pensábamos en comer. Todo el personal fue a trabajar y así duramos dos días y medio, sin comer, ni dormir. Yo tenía a mis dos criaturas y ni las vi esos días, gracias a Dios que tenían nana que las cuidara. Cuando terminamos, caímos como muertos de cansancio. En esa época, las calles de Escobedo y Mina por donde yo pasaba lucían vacías, muy desoladas. Aquella Navidad que siguió al trenazo, fue muy triste para familias enteras”.



Poco a poco se fue aglomerando la gente en el Hospital Civil en busca de sus familiares. Ayer en la noche sumaban cerca de ocho mil personas desesperadas. Cada ambulancia que llegaba era una esperanza que renacía por localizar a sus seres queridos.

LA TRAGEDIA DE
“PUENTE MORENO”
SIGUE VIVA EN LA MEMORIA DE LOS
SALTILLENSES

*Testimonio de Arturo Berrueto, alcalde de Saltillo
cuando ocurrió el accidente*

Los días siguientes al 5 de octubre de 1972, Saltillo estuvo de luto. En cada cuadra de cada barrio velaban los cuerpos de las personas que murieron en el trenazo de “Puente Moreno”. Esta ciudad vivió una experiencia muy dramática y dolorosa, según nos relata el Profesor Arturo Berrueto González, quien en aquel entonces era Presidente Municipal de Saltillo.

Todavía al quinto día de ocurrido el accidente ferroviario más trágico en la historia de México, seguían enterrando cuerpos de personas que no fueron identificadas o que murieron a causa de las lesiones en los días siguientes al descarrilamiento, rememora Berrueto González.

El Profesor fue testigo de esta tragedia, desde minutos después de ocurrido el descarrilamiento y durante los cuatro días siguientes que permaneció en el lugar acompañando al Gobernador Eulalio Gutiérrez Treviño.

Berrueto González, quien fue presidente municipal entre el primero de enero de 1970 al 31 de diciembre de 1972, relató lo ocurrido la noche del 5 de octubre y los días siguientes.

El día del accidente recuerda que se encontraba en su casa cuando sonó el teléfono, era Genaro Gutiérrez Dávila, director de la Policía del Estado, para informarle que se había producido un grave accidente en “Puente Moreno” y le pidió que así se lo comentara al Gobernador Gutiérrez Treviño.

Inmediatamente, le habló al Gobernador, y en seguida pasó por él a su casa dirigiéndose de inmediato hacia Puente Moreno, “donde nos encontramos con una tragedia de gran magnitud, el descarrilamiento del tren de peregrinos que regresaban de Real de Catorce a donde fueron a venerar a San Francisco de Asís”.

“Cuando el Ingeniero Gutiérrez Treviño y yo llegamos a Puente Moreno, en el lugar imperaba una absoluta oscuridad, parecía boca de lobo, algunas camionetas que llegaron iluminaban con sus faros los vagones del tren que se telescopiaron- quedaron como telescopios apuntando al cielo-, había personas muertas y prensadas entre los hierros retorcidos. Vimos escenas muy duras imposible de borrar de la memoria”, añadió Berrueto González.

La noche del 5 y la madrugada del 6 de octubre fue larga y penosa. Inmediatamente, el Gobernador pidió que se llamara a todos los médicos que había en la ciudad y ordenó se abrieran todos los hospitales públicos y privados para atender a las personas que resultaron heridas.

Las ambulancias que había en la ciudad fueron insuficientes y fue pedido el apoyo de ambulancias de Monterrey. Llegaron del IMSS,

del ISSSTE, de la Cruz Roja y de la Cruz Verde, en las cuales con el apoyo de cientos de voluntarios, fueron sacados los heridos durante toda la madrugada del día seis, siendo trasladados a los hospitales de Saltillo y a los heridos más graves los llevaron a Monterrey.

Relató que fue hasta clarear el día seis, cuando pudieron apreciar la magnitud de la tragedia al quedar al descubierto los muertos, los heridos, los cuerpos destrozados entre los fierros retorcidos de lo que fue el ferrocarril.

Para rescatar a los heridos entre los hierros de los vagones, el Gobernador pidió que fueran llevados todos los soldados que había en Saltillo y trajeron muchos más de Monterrey, quienes con sus sopletes estuvieron cortando partes metálicas de los vagones para rescatar a personas heridas y los cuerpos de quienes murieron en el accidente.

En el trabajo se rescató se distinguió el comandante de la Policía Municipal, Luis de la Rosa quien durante cuatro días y sus noches coordinó las labores, y también el Doctor José Badillo, quien durante ese tiempo estuvo atendiendo a las personas heridas que se encontraban atrapadas entre los hierros.

Berrueto González recuerda que sin ser convocados, se presentaron al lugar cientos de personas, entre ellos los alumnos del internado de la Universidad Autónoma Agraria “ Antonio Narro”, quienes trabajaron intensamente en el rescate de víctimas

El exalcalde de Saltillo señaló que el Ministerio Público levantó un total de 147 actas de defunción de las personas que murieron en el lugar del accidente, pero los muertos fueron más, pues muchas

personas que resultaron gravemente heridas fallecieron en los siguientes quince días.

Señaló que no se conoce una cifra real de las personas que murieron, pero asegura que no fueron 1,000 como en su tiempo informaron algunos medios de comunicación.

Berrueto González dijo que quedó plenamente comprobado que la causa del descarrilamiento fue el exceso de velocidad a que era conducido el tren, pues se desplazaba a 120 kilómetros por hora y por eso se salió de la vía en una curva antes de llegar a Puente Moreno, curva que tenía que tomar a una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora.

Otro hecho que recuerda el exalcalde es el intento de linchar a los miembros de la tripulación del tren, pues los pasajeros sobrevivientes y que habían perdido a sus seres queridos se dieron cuenta de que iban en estado alcohólico.

En este hecho intervino el Gobernador Gutiérrez, y evitó el linchamiento. Luego los tripulantes del tren fueron detenidos y puestos a disposición de las autoridades y finalmente fueron encarcelados.

Horas después, recuerda el entrevistado, intervino el entonces director del Hospital Ferrocarrilero Luis Morales Benavides, para decir que los miembros de la tripulación acusaban un bajo estado alcohólico, del cinco por ciento. Pero los exámenes se los practicaron a los miembros de la tripulación diez horas después del trenazo, cuando sus cuerpos ya habían eliminado la mayor parte del alcohol que habían ingerido cuando conducían el tren de Real de Catorce a Saltillo, afirmó Berrueto González.

Admite que también hubo fallas de Ferrocarriles Nacionales, pues el tren debió llevar tres máquinas, dos adelante y una intermedia entre los vagones, pero solo lo arrastraban dos máquinas, y además la mayoría de vagones eran viejos de segunda clase y fueron doce los que se descarrilaron y solo diez quedaron sobre la vía.

Fueron cuatro días los que permaneció el Gobernador Eulalio Gutiérrez Treviño, acompañado en todo momento por el alcalde Arturo Berrueto, en el lugar al lado de la gente hasta que sacaron los últimos heridos y cadáveres.

“Este trágico accidente sigue grabado en mi mente y en mi corazón lo mismo que en los corazones de muchos saltillenses y que solo quienes lo vimos podemos atestiguar la magnitud del mismo”.
(JORGE SOSA DEL BOSQUE)



El Gobernador Gutiérrez Treviño personalmente; el Presidente Municipal, Profesor Berrueto González; el Oficial Mayor de Gobierno, lic. Gómez Villarreal; el Diputado Salinas Aguilera, y el Tesorero Municipal Enrique G. Barrera, atienden a los familiares de las víctimas en su aportación de datos familiares para la identificación de los cadáveres, directamente en el cementerio.



Tras largas horas de soportar intensos dolores, una de las víctimas es rescatada. Haciendo acopio de un gran valor ante lo inevitable, ella misma estuvo dirigiendo la maniobra de su rescate, e inclusive ayudó a pasar agua a otras víctimas que también estaban prisioneras entre los hierros.

BOLETIN DE PRENSA

EL GOBIERNO FEDERAL, EL GOBIERNO DEL ESTADO Y LAS AUTORIDADES MUNICIPALES, ESTAN INTERVIENIENDO CONJUNTAMENTE CON LA DIRECCION GERENCIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, A EFECTO DE PROPORCIONAR TODA LA ATENCION INDISPENSABLE A LAS VICTIMAS DE LA TRAGEDIA QUE ORIGINO EL ACCIDENTE FERROCARRILERO QUE TUVO LUGAR A LAS 11:20 P.M., DEL DIA DE AYER.

SE HAN DISPUESTO TODOS LOS ELEMENTOS NECESARIOS -- TANTO POR LO QUE SE REFIERE A PERSONAL Y EL EQUIPO DISPONIBLE PARA LA OPERACION DE RESCATE DE LOS HERIDOS Y DE LAS PERSONAS QUE LAMENTABLEMENTE FALLECIERON, ASI COMO PARA LA ATENCION MEDICA INDISPENSABLE EN LOS HOSPITALES CIVIL DE SALTILLO, DEL SEGURO SOCIAL, DEL I.S.S.I.S.T.E., FERROCARRILERO, CRUZ ROJA, CLINICA SALTILLO Y CLINICA DR. TORRES VELAZQUEZ.

EN ESTAS INSTITUCIONES SE ESTA DISPONIENDO DE CANTIDADES SUFICIENTES, EQUIPO, ROPA Y MEDICAMENTOS, POR LO QUE LA ATENCION A TODOS LOS HERIDOS SE ESTA PROPORCIONANDO CON TODA OPORTUNIDAD Y EFECTIVIDAD, BAJO LA RESPONSABILIDAD DE TODOS LOS MEDICOS DISPONIBLES Y DEMAS PERSONAL CAPACITADO.

POR LO QUE HACE A LAS PERSONAS QUE LAMENTABLEMENTE FALLECIERON, SE HAN DADO INSTRUCCIONES A LAS AUTORIDADES COMPETENTES, PARA QUE OTORGUEN TODO GENERO DE FACILIDADES PARA LA INHUMACION DE LOS CUERPOS.

HASTA EL MOMENTO NO EXISTE NECESIDAD ALGUNA DE

QUE LA CIUDADANIA SALTILLENSE EN FORMA DIRECTA O A TRAVES DE LOS DIFERENTES ORGANISMOS, INSTITUCIONES Y CLUBES DE SERVICIO, EFECTUE COLECTA O APORTACION ALGUNA, TODA VEZ QUE COMO SE DEJO CLARAMENTE PRECISADO

CONTANDO CON ELEMENTOS QUE APORTA EL GOBIERNO FEDERAL, EL GOBIERNO DEL ESTADO Y LA AUTORIDAD MUNICIPAL SE ESTA ATENDIENDO EN TODA SU MAGNITUD LAS NECESIDADES QUE SE PRESENTEN CON MOTIVO DE ESTE ACCIDENTE QUE TAN GRAVE PENA NOS CAUSA.

SE RUEGA POR LO TANTO, A TODAS LAS PERSONAS, ASICOMO A LAS INSTITUCIONES, ORGANIZACIONES Y CLUBES DE SERVICIO, QUE POR EL MOMENTO SE ABASTEGAN DE ENCIAR COLECTAS, DE CUALQUIER TIPO QUE ESTAS SEAN, EN LA INTENCION DE QUE EN SU OPORTUNIDAD, Y SI EL CASO ASI LO AMERITE, EL GOBIERNO DEL ESTADO CON LA PARTICIPACION DE LA AUTORIDAD FEDERAL Y MUNICIPAL, SOLICITARAN A TRAVES DE TODOS LOS ORGANISMOS MENCIONADOS, SU

PARTICIPACION Y COLABORACION EN FORMA TAN AMPLIA COMO SE HAGA NECESARIO, PARA RAZON DE UN PROCEDIMIENTO Y ABSOLUTO ORDEN, QUE IMPIDA QUE SE PRESENTEN IRREGULARIDADES EN SITUACION DE EMERGENCIA Y TAN EFECTIVAS COMO LA PRESENTE.

EL DESEO DE COLABORACION, LA SOLIDARIDAD DE TODOS LOS COAHUILENSES Y EL GRAN SENTIDO HUMANO DE TODOS NUESTROS CONCIUDADANOS, NOS HACEN PRESENTARLES NUESTRA MAS RESPETUOSA GRATITUD POR EL APOYO QUE EN TODO MOMENTO NOS HAN BRINDADO.

ATENTAMENTE.

EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO

Ing. Eulalio Gutiérrez Treviño.

EL SECRETARIO GENERAL
DEL GOBIERNO

Lic. Oscar Villegas Rico.

VIRGINIA, LA NIÑA QUE SOBREVIVIÓ AL TRENAZO

Virginia de la Cruz Covarrubias tenía ocho años de edad en 1972, y al igual que decenas de niños, fue llevados por sus padres a Real de Catorce, San Luis Potosí, a las fiestas de San Francisco de Asís.

Virginia, en entrevista para *El Heraldo de Saltillo*, la primera que concedió en su vida a un medio de comunicación para relatar la tragedia del 5 de octubre en “Puente Moreno”, recuerda que el primero de octubre de ese año, su padre, Domingo de la Cruz Martínez, y su madre, Manuela Covarrubias Silva, así como su abuelita Gregoria de la Cruz Martínez y su tío Felipe Covarrubias Silva la llevaron en tren a Real de Catorce.

Ya estando en ese lugar famoso por sus fiestas patronales, sus padres la llevaron a la “cera”, una peregrinación que inició desde el panteón, en la que todos los feligreses llevaban velas encendidas y flores, y la cual terminó en la iglesia del lugar dedicada a San Francisco, donde fue oficiada una misa.

El 5 de octubre por la tarde, sus padres decidieron regresar a Saltillo, por lo que se dirigieron a la estación del tren, donde cientos de personas se arremolinaban y peleaban para subirse en los primeros vagones y ganar los mejores asientos.

Su padre los condujo a los vagones que estaban más atrás, y se acomodaron en uno donde aún había asientos vacíos.

Virginia dice no recordar las primeras horas del viaje en tren de regreso a Saltillo, solo que cuando oscureció se quedó dormida. Pero su sueño fue interrumpido cuando el vagón empezó a “culebrear” y a bambolearse, y luego escuchó fuertes estruendos, se apagaron las luces del vagón y todo quedó en tinieblas, no se veía nada.

Al descarrilarse el tren, Virginia recuerda que cayó al suelo y en el piso del vagón se abrieron dos láminas que le aprisionaron la piel de su brazo izquierdo y no podía zafarse. También recuerda que su padre le gritaba –¿dónde estás hija, estás bien?-, le respondió que sí, pero que algo le tenía agarrado el brazo izquierdo.

“Recuerdo que mi papá también le gritaba a mi mamá Manuela, pero mi mamá no le contestaba”, y nunca más podría hacerlo, pues había muerto en el accidente.

De la noche del 5 de octubre de 1972, Virginia recuerda que todo estaba muy oscuro, escuchaba los gritos de la gente, los lamentos de las personas que se quejaban del dolor. Oía los nombres de las personas que eran buscadas, pero solo veía las siluetas y no podía ver los rostros por la oscuridad. También escuchó que alguien gritó que el vagón se empezaba a quemar.

No sabe cuánto tiempo permanecieron en el vagón su papá, herido en diversas partes del cuerpo y con varias costillas fracturadas, y ella, hasta que fueron rescatados. Solo escuchaba la voz de su padre que constantemente pedía a las personas que primero rescataran a su hija.

De la Cruz Covarrubias añadió que después del rescate no recuerda nada, solo que despertó en un hospital de Saltillo. Sus familiares la dieron por perdida, pues no la encontraban entre

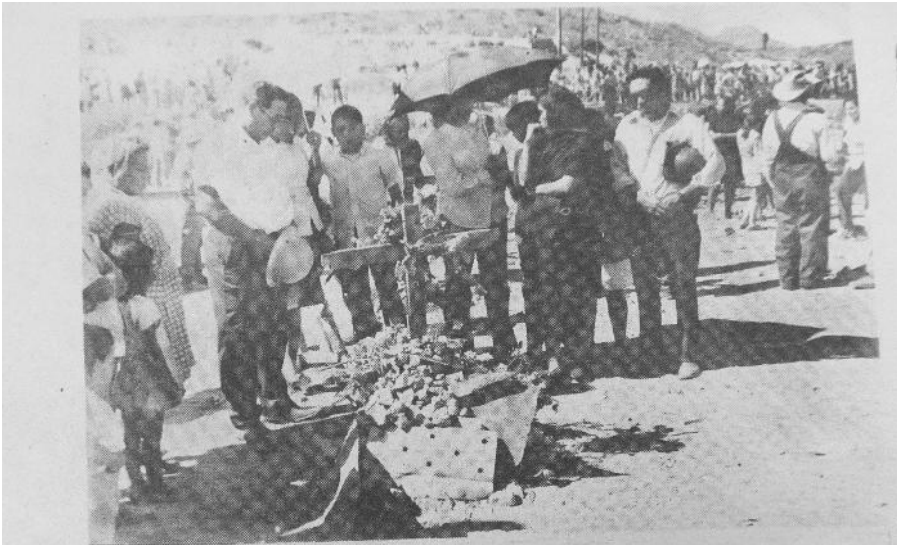
cientos de heridos que había en los nosocomios de la ciudad. Fue hasta tres días después cuando su tía, Trinidad de la Cruz Martínez la encontró en el Hospital Universitario

Luego, su casa del rumbo del Barrio de Landin, presencié el velorio de los cuerpos de su abuelita Gregoria de la Cruz Martínez, de su mamá Manuela y de su tío Felipe. Sin embargo, el velorio fue interrumpido, pues en el ataúd no estaba el cuerpo de su mamá sino el de otra señora, por lo que el sepelio se realizó un día después, cuando les entregaron el cuerpo de su madre.

A cuarenta años de distancia se desconoce la cantidad de niños que, como Virginia, abordaron el tren en Real de Catorce, pues solo pagaban pasaje los adultos. En aquel entonces fueron vendidos 1,604 boletos, pero hubo muchas personas que viajaban con sus hijos, por lo que se ignora el número total de peregrinos que venían en el tren, aunque se presume eran más de 2,000.

Pero este accidente, el peor ocurrido en la historia de México, no impidió que los saltillenses continúen yendo a venerar a San Francisco de Asís cada cuatro de octubre, aunque ahora ya nadie lo hace en ferrocarril.

Virginia señala que a pesar de la tragedia por la cual pasaron ella y su familia. en los siguientes años, su padre la siguió llevando al Real hasta su muerte, hace dieciocho años. Ella por su parte sigue yendo a venerar a San Francisco, pues lo considera un santo muy milagroso, pero ahora el viaje lo hace en autobús. (JORGE SOSA DEL BOSQUE)



En donde localizaron el cadáver de su ser querido, o donde supusieron que pereció, entre los furgones del ferrocarril de peregrinos, muchas personas colocaron ayer modestas cruces en la explanada, junto a Puente Moreno, en donde el 5 de Octubre ocurrió el percance ferroviario, sosteniéndose la Cruz con piedras recogidas del lugar, y algunas incluso con pedazos de lámina de algunos de los furgones destrozados.

HISTORIA DE UN SOBREVIVIENTE AL TRENAZO

¡Hay Panchito por que nos castigaste!

¡Ay, Panchito!, ¿por qué nos castigaste?, ¿por qué fuiste tan cruel con nosotros si nosotros te fuimos a adorar?, ¡Ay, Panchito!, ¿¿por qué nos dejaste de tu mano, si ya íbamos a llegar?!

Eran los lamentos que se escucharon luego de aquel descarrilamiento del llamado trenazo de Saltillo en la que muchos peregrinos que venían de Real de Catorce murieron y otros más simplemente desaparecieron entre las llamas o destrozados por el encontronazo.

Ismael Cendejo, uno de los pasajeros de transporte ferroviario en aquel entonces de diecisiete años, narró aún con fresca memoria los detalles del accidente que le hizo perder a una entrañable amiga.

—Tenía diecisiete años y junto con la pandilla del barrio que estaba en la calle la Fragua entre Corona y Eulalio Gutiérrez nos echamos la aventura de irnos a Real de 14 y pues salimos como quince en total.

Ya de venida como a las seis de la tarde abordamos nuevamente el tren que nos traería a Saltillo y a mí me tocó con Olga Mata, muchacha muy amiga de la cuadra y de repente ya cuando entramos por Gómez Farías, que sentimos que el tren agarraba velocidad y dijimos a de ser normal.

Pero ya enseguida notamos que en cada vuelta o curva el tren se desbalanceaba, supimos que algo andaba mal y ya en la última curva a la entrada de la ciudad el miedo nos entró cuando escuchamos un estruendo y vimos como los vagones se hacían acordeón.

Yo quedé desmayado por no sé cuánto tiempo, pero al despertar comencé a buscar a mi compañera sin lograrlo y empecé salir por una de las ventanas hasta lograr liberarme de entre los hierros retorcidos.

Todo afuera era lamentos y cuerpos revolcados como si les hubieran echado talco en sus rostros, muchos de ellos no se movían.

Yo traía un “radiecito” de baterías que seguía tocando, pero los gritos y lamentos eran más fuertes y se oía que culpaban al santito de este accidente: “Ay, San Panchito ¿por qué nos hiciste esto, si nosotros te adoramos?, ¿por qué nos dejaste de tus manos?”, decían algunos de los viajeros que estaban ya liberados afuera de los vagones buscando ayuda.

Cuando vi que no estaba herido en apariencia, corrí con otro del barrio y llegamos a pie hasta la colonia Landín y con unas cuantas monedas agarramos un carro para el barrio hasta la fragua y a levantar gente que estaba dormida, para decirles lo que había pasado y de inmediato salimos al lugar del trenazo nuevamente para ayudar en el rescate de heridos.

Al estar nuevamente en el sitio, vimos que ya había llamas, era fuego que había sido provocado por los mismos del tren que desesperados por la oscuridad y al no haber luna prendieron antorchas y fogatas y este fuego llegó a los vagones y terminaron por quemar a muchos atrapados dentro.

Este fue la causa que muchos ya no fueran hallados, pues tal vez terminaron hechos cenizas. De mi amiga Olga fue igual nunca supimos dónde había quedado, nada de ella se encontró.

Yo terminé vivo gracias a Dios y el accidente marcó mi vida grandemente pues de esa aventura mi vida sufrió otras más que digo fue como una señal para quebrantarme y acercarme a Dios.

Tras el trenazo, empecé a escupir sangre y en un hospital de Monterrey me desahuciaron, muerte que nunca llegó pues era un golpe interno que nunca me detectaron, pero viví mucho tiempo con el miedo de que ya me iba a morir.

De ahí mi afición por el alcohol me puso en la calle, perdí a mis padres a mis hermanos y mi esposa por causa del licor que me tenía enfermo y loco, tanto que la gente misma me temía.

Fue hasta que me acerque a Dios y que pasé por todo esto que hoy me he recuperado y tengo más de veinte años sin alcohol sin más historia que la que pasó en aquel trenazo de Saltillo.



MUY POBRE, SOLO TENIA CARRETILLA!

Este humilde campesino se auxilia de una carretilla para trasladar el cadáver de uno de sus familiares. El resto de la familia completa el cortejo fúnebre. Horas de dolor y angustia.

ALARMA 27

MI TESTIMONIO

Platica su experiencia esposa de quien fuera director del Hospital Civil

Me permito atender la invitación pública que hace el periódico El Diario de Coahuila de escribir o comentar la experiencia personal vivida el día 5 de octubre de 1972, referente al accidente ocurrido en el Puente Moreno por el descarrilamiento del tren que conducía los peregrinos que regresaban de Real de Catorce, S.L.P. después de las festividades de San Francisco de Asís que se celebran en ese lugar.

Siendo gobernador del estado el Ing. Eulalio Gutiérrez Treviño, se dio inicio a la primera remodelación y reequipamiento del Hospital Civil Saltillo con el fin de extender la atención a las personas de escasos recursos y campesinos de las comunidades aledañas.

Su esposa, la Sra. Margarita Talamás de Gutiérrez, incansable y humanitaria dama, me encomendó organizar un grupo de voluntarios con el fin de visitar a los enfermos de las salas generales y sobresanar pequeñas necesidades materiales, morales a nuestro alcance, a través de donaciones y actividades que los voluntarios realizábamos.

En esa forma tuve grandes satisfacciones pero algunas experiencias tristes como esta tragedia.

Mi esposo, el Dr. Felipe Calderón Mireles, fungía como director general del hospital y ese día del accidente pidió que nos se presentara

el grupo de voluntarias en el hospital, por la gravedad del problema ocurrido, ya que estaban recibiendo numerosas personas lesionadas debido al fatal accidente.

Soy testigo como esposa y compañera de un médico, participante en la coordinación general para la atención de los afectados, como director del hospital y doy testimonio de la ardua labor y entrega de todo el personal de los distintos niveles que laboraban en ese momento; y muy especialmente por la demostrada por el personal médico, enfermeras, religiosas y voluntarios, que sin límite de tiempo y cansancio, montaron guardias permanentes dando su mayor esfuerzo en la atención de los heridos y a sus familiares.

El hospital Civil Saltillo denominado en la actualidad Hospital Universitario Dr. Gonzalo Valdés, era el de mayor capacidad y mejor equipamiento y contaba con el anfiteatro, médicos legistas y demás servicios oficiales requeridos en estos casos, por lo que cumplió con sus funciones de coordinación general con todas las Instituciones de Salud existentes, como el Hospital de los Ferrocarriles, la Cruz Roja con su incansable y humanitaria labor, hospitales públicos, clínicas privadas, quienes en forma solidaria apoyaron al gobernador Gutiérrez Treviño en esta tragedia.

Fue un accidente de grandes proporciones por lo que la prensa local y nacional, además de los medios televisivos nacionales a través del noticiero del Lic. Jacobo Zabłudowsky estuvieron presentes; todas las autoridades municipales, estatales y federales, trabajaron en conjunto dando lugar a la investigación de la causa de este terrible suceso.

Estas son las vivencias de la esposa de un médico. El Dr. Felipe Calderón Mireles, quien ya cumplió su misión en esta vida, pero

nuestros cuatro hijos y yo cada año en estas fechas recordamos su entregado servicio a la comunidad, estando muy orgullosos de pertenecer a la familia médica. (Entrevista realizada a la señora Margarita Sosa de Calderón, publicada en *El Diario de Coahuila*)



Jirones de ropa, brazos desprendidos, entre los hierros de una masa informe. ¡Qué desgracia!

IMPRUDENCIA CRIMINAL. MAS CADAVERES

INDOLENCIA ANTE

Fotografías de Nuestros
Enviados Especiales
Raúl MARTINEZ
y Carlos SANCHEZ

Agradecemos la Colaboración del Fotógrafo de Saltillo, Armando Blanco, por su Valiosísima Colaboración.

Por CARLOS NERI,
Enviado Especial de
GRANDES REPORTAJES

EL ALAMO, Coahuila, 6 de octubre.—¡No hay derecho, señores el pueblo de México, y con el GRANDES REPORTAJES, exige justicia, y que se pare ya la matanza de tantos seres inocentes a causa de increíbles absurdos, dantescos accidentes ferroviarios.

El espectáculo que tuvimos la desgracia de presenciar, era deprimente intensamente dramático, porque no hay nada peor en esta vida que ver

TAMBIÉN MURIERON PEREGRINOS DE MONTERREY

Benito Cepeda González tenía diecinueve años en 1972, viajaba en compañía de sus padres en los últimos vagones del “tren de la muerte”.

Relató que cuando el tren partió de Saltillo hacia Real de Catorce el día 3 de octubre, la gente iba relajada, sentada en su mayoría y sin hacinamientos en los vagones.

Ese día en la noche llegaron al Real, se hospedaron en una casa particular y el día cuatro fueron a las fiestas del Patrón San Francisco de Asís, a la Parroquia de la Purísima Concepción.

El regreso a Saltillo se programó para el día 5 de octubre a las cuatro de la tarde, según les informó doña Lucha, la organizadora de las peregrinaciones, quien hace cuatro años falleció. Ella vivía en una casa del rumbo de la Cuadra Colorada, recordó Benito.

Cuando él y sus padres llegaron a la estación de Real de Catorce, ya había cientos de personas, muchas más de las que habían ido de Saltillo. Ahí se percató de la presencia de peregrinos de Monterrey que esperaban su tren que los llevaría de regreso

Peregrinos regiomontanos, unos por error se subieron al tren que vendría a Saltillo, otros si lo sabían y lo abordaron, pues consideraban que era más fácil para ellos, trasladarse a Monterrey desde Saltillo.

Cepeda González dijo que por eso subió tanta gente en Real de Catorce, tanta así, que a los niños los acomodaban en los huecos que quedaban entre los asientos y venían muchas personas de pie.

El tren partió hacia Saltillo después de las cuatro de la tarde; durante las siguientes seis horas el viaje fue normal, hasta que al filo de las diez de la noche, a la altura de Carneros, sintieron que el tren aumentaba su velocidad, el vagón donde venía se empezó a bambolear, las maletas caían de las canastillas para el equipaje.

Recordó que minutos después empezó a perder velocidad cuando escuchó los fuertes golpes del choque de carros, unos contra otros. En el que venía se salió de la vía, pero quedó parado sobre los durmientes, entró mucho polvo, por instinto de conservación bajó lo más rápido que pudo y en medio de la oscuridad trató de ver lo que había pasado.

Caminó hacia donde estaban los vagones telescopiados, de uno de ellos escuchó los gritos de auxilio de una familia que quedó atrapada entre el baño y los asientos, intentó ayudarlos, encontró una barra de fierro, pero ni con ella pudo sacarlos. Este hecho le causa mucha tristeza cada vez que lo recuerda, dijo Benito.

Un sentimiento de impotencia le embargó por este hecho, lo desanimó para seguir adelante, pero lo hizo al oír el clamor de muchas personas que pedían ayuda, se subió a vagones volcados a sacar a la gente.

Continuó hasta llegar donde estaban el mayor número de vagones telescopiados y volcados, fue ahí donde vio llegar la primera ambulancia, era de la Cruz Verde de Monterrey, también vio a don

Luis de la Rosa y don Enrique Pérez Espinoza quienes coordinaban las primeras tareas de auxilio.

Todo estaba oscuro, casi no veían nada; en su vagón venía un señor que presume era scout, pues traía una mochila con equipo para acampar, incluida una linterna que en ese momento resultaba vital ante la oscuridad imperante, se la pidieron para ir a ayudar a más gente, pero se las negó, les dijo que él ya se iba y desapareció en la oscuridad.

Él y sus padres permanecieron varias horas en el lugar del accidente, vio cuerpos destrozados y muchos muertos. Regresaron a Saltillo cuando la zona fue acordonada y ya no los dejaron pasar.

Cepeda González manifestó que en ese momento y los días siguientes no se conoció de la presencia de peregrinos regiomontanos en el tren, pero eran muchos, tal vez por eso hubo cadáveres que no identificados ni reclamados.

Se pesaban por kilos

Otro testigo del trenazo de Puente Moreno fue Juan García Olvera, fotógrafo de profesión, quien durante veintisiete días consecutivos imprimió fotografías del accidente ferroviario, pero principalmente de lo que ocurrió en el anfiteatro del Hospital Saltillo y el Panteón de Santiago, donde fueron sepultadas la gran mayoría de víctimas.

Juan, junto con Roberto Posada Ramos, quizá fueron quienes mayor número de fotografías tomaron sobre este accidente ferroviario hace cuarentay dos años, entre el 6 de octubre y el 2 de noviembre, por encargo del Gobierno del Estado.

García Olvera recuerda que gastaron muchas latas de película de treinta y cinco milímetros, cada una con cien pies, de cada lata obtenían dieciocho rollos y con cada rollo podían tomar hasta treinta y seis fotografías.

A Roberto y a Juan se les encomendó hacer un “levantamiento fotográfico” tanto en Puente Moreno como de lo que ocurría en el Hospital Saltillo y en el Panteón de Santiago. El revelado de los rollos y la impresión de las fotografías en blanco y negro en las que capturaron hasta los más mínimos detalles, estuvo a cargo de Juan Antonio Posada, ya fallecido.

Antes de la media noche de aquel jueves 5 de octubre de 1972, Juan se encontraba reunido con sus amigos en un lugar a donde les llegaron rumores del accidente; al enterarse, decidieron ir a tomar fotografías.

Llegaron en las primeras horas del día seis, estaba muy oscuro, escuchaban lamentos, sollozos y quejidos, el lugar solo se iluminaba con las llamas de vagones que se incendiaban, la tenue luz les permitió ver siluetas de personas que corrían hacia todos lados, desconcertadas, desorientadas, sin rumbo.

Si bien Juan y Roberto tomaron el mayor número de fotografías de esta tragedia ferroviaria, de las fotos nada se sabe, pues todas fueron entregadas, en rimeros de cinco tantos de cada una, a don Mario Garay Castillo, quien en ese entonces era secretario privado del Gobernador Eulalio Gutiérrez Treviño. Don Mario falleció hace algunos años.

Tal vez una buena parte de esas fotografías se anexaron a los expedientes del proceso judicial que se siguió en el Juzgado Primero

de Distrito, que en aquel entonces se encontraba en la planta baja del Edificio Coahuila, para fincar responsabilidades a la tripulación del tren, pero también al expediente que se abrió para determinar las causas de la tragedia.

Se presume que este fue el destino de parte de las fotos tomadas por Juan y Roberto, porque Raúl Coronado Garcés, reportero de *El Independiente* y Pedro Fuentes fotógrafo, vieron muchas cuando revisaban los expedientes judiciales en el Juzgado, como parte de una investigación que les había ordenado su director, don Antonio Estrada Salazar.

Juan no se quedó con ninguna fotografía pues hasta los rollos revelados entregaban. Julián Posada Ramos, quién en ese entonces era administrador del estudio de fotografía, ahora dedicado a la venta de antigüedades, dijo que de haber sabido el valor histórico que con los años adquirieron las fotografías del trenazo, hubieran guardado copias.

Como si hubiera sido ayer, Juan recuerda todo lo que vio durante esos aciagos días. En base a su testimonio, se pudiera asegurar que nunca se sabrá cuántas personas murieron en el trenazo de Puente Moreno el 5 de octubre de 1972.

Porque muchos cuerpos de los peregrinos que habían ido a Real de Catorce y que regresaban a bordo “tren de la muerte”, quedaron mutilados y desmembrados.

Era tal la cantidad de miembros y cuerpos destrozados que llegaron al anfiteatro del Hospital Saltillo (hoy Hospital Universitario), la madrugada del 6 de octubre y los días siguientes, que el personal del servicio forense y el médico legista tuvieron serias dificultades para

precisar la cantidad de cuerpos completos, para extender las actas de defunción, relató García Olvera.

Se acordó que para intentar hacer una precisión, optaron por pesar los cuerpos mutilados y desmembrados, treinta y cinco kilogramos, aproximadamente, era una persona, un cadáver, para luego meterlos en bolsas y llevarlos a sepultar a las fosas comunes que se excavaron en el Panteón de Santiago.

Le tomó tres años a García Olvera superar el trauma que le causó ver tantos cuerpos mutilados y desmembrados. Durante ese tiempo no pudo comer carne, tan solo verla le provocaba náuseas.

Cabe señalar que la información oficial proporcionada por la Procuraduría General de la República de la que en ese entonces era titular Pedro Ojeda Paullada, señalaba que el saldo trágico era de 234 muertos y 1,200 heridos.

Sin embargo, las máquinas 8405 y 8404 arrastraban veintidós vagones, cada uno con capacidad para ochenta y ocho personas, sin embargo, se afirma que la mayoría de los carros traía sobrecupo, un promedio de ciento veinte pasajeros.

Si en cada carro venían ciento veinte, serían 2,640 personas a bordo del tren. Si a esta cantidad se restan las cifras de la PGR, 1,434, entre muertos y heridos, hay una diferencia de 1,206, de las que poco o nada se sabe, seguramente entre ellas se pudieran contar a los sobrevivientes, pero no hay un registro de cuántos fueron

Hubo personas que nunca fueron encontradas, por ello aún persisten versiones en el sentido de que en Puente Moreno quedaron enterrados vagones con cadáveres en su interior, que no fueron rescatados.

Como tampoco hay datos de la cantidad de la gente que subió en la estación de Real de Catorce, San Luis Potosí aquel jueves 5 de octubre de 1972. Tal vez si se pueda encontrar información de los que subieron en Saltillo, pues los peregrinos saltillenses pagaron pasaje redondo, de ida y vuelta.

Además, se sabe que los menores de edad no pagaban boleto, lo que aún hace más difícil determinar cuántos pasajeros venían de regreso a Saltillo.

En casi todos los trenes de pasajeros, que ya no los hay — desaparecieron desde 1995 cuando Ernesto Zedillo privatizó Ferrocarriles Nacionales de México— entre la tripulación se incluía a los llamados “auditores”, cuya tarea fundamental era revisar que todos los pasajeros tuvieran su boleto, también vender boletos a bordo a las personas que subían en poblados y rancherías, pero ninguno venía a bordo que quizá pudiera haber aportado información sobre el número de pasajeros.

Benito Cepeda González dijo que si vio auditores en el viaje de Saltillo a Real de Catorce, pero no al regreso. Ni en el proceso judicial en contra de la tripulación, como tampoco en las notas informativas sobre el accidente, se hace mención a la presencia de alguno.

Si se hace alusión, reiteradamente, que la tripulación estaba integrada por Jesús Rocha Serna, como conductor y responsable del gobierno, dirección y seguridad del tren; por el maquinista Melchor Sánchez Chavarría, responsable de la conducción, operación y seguridad de las máquinas; por el fogonero, Ignacio Carrizales García, y por los garroteros o guarda-frenos, Juan Juárez Alvarado, Vicente Martínez Torres y Pedro Rodríguez Barbosa, pero no a los auditores.

García Olvera también recuerda que los fotógrafos Ramón Hernández, de *El Heraldo de Saltillo*, Isidro Aguirre “La Polla” y Juan Rodríguez, ambos de *El Sol del Norte*, y Héctor García Bravo, de *El Independiente*, tomaron muchas fotografías, pero no tantas como ellos.

La noticia de la tragedia en cuestión horas traspasó las fronteras y llegaron periodistas de otras partes del país. Eran como las doce horas, medio día, del 6 de octubre de 1972, Juan estaba en Puente Moreno, cuando avistó un helicóptero, en el que vio Jacobo Zabłudovsky, quien en este entonces era titular del programa de noticias 24 Horas. También vio a Juan Ruiz Healy, titular del programa *60 Minutos*; luego llegaron reporteros de otros países.

Pese a este trágico accidente, expertos e investigadores consideran que no debieron desaparecer los trenes de pasajeros en México, ya que era un medio de transporte barato y con ello empezaron a morir poblados y rancherías, pues los trenes eran las venas que les daban vida, se encarecieron los alimentos por el alto costo del transporte por caminos y carreteras y se aceleró la migración de personas del campo a las ciudades.

En la actualidad solo opera el tren “Chepe” que cubre la ruta Chihuahua-Pacífico (Sinaloa).

En Saltillo y Monterrey hay personas que aún añoran sus viajes a la Ciudad de México en “El Regiomontano”, cada uno de sus vagones contaba con alcobas con cama alta, sofá convertible a cama y cuarto de aseo; tres alcobas con cama baja, dos asientos y gabinete de aseo; diez camarines con cama, asiento, lavabo y W.C. Además contaba con un carro comedor y un carro-bar.

Carros como los de “El Regiomontano” ahora solo pueden admirarse en el Museo Nacional de los Ferrocarriles.

También recuerdan al Coahuila- Zacatecas, al que le decían el “coahuilita” por ser un tren de vía angosta, tirado por máquinas de vapor.

El Ingeniero Eulalio Gutiérrez Treviño, siendo gobernador, era visto a bordo del “El Regiomontano”, pues la mayoría de sus viajes a la Ciudad de México, los hizo en tren.

El ferrocarril cobró gran auge en México durante el porfiriato, a finales del siglo antepasado y principios del siglo XX, pero todas las rutas las operaban compañías extranjeras. Fue hasta 1937 cuando el General Lázaro Cárdenas nacionalizó el ferrocarril y así operó durante los siguientes cincuenta y ocho años, hasta que al final de la administración de Carlos Salinas de Gortari y los inicios de la de Ernesto Zedillo, se volvió a privatizar en 1995 y con ello desaparecieron los trenes de pasajeros.

Las entrevistas

El medio día del 7 de octubre de 1972, el entonces director de Ferrocarriles Nacionales de México, Víctor Manuel Villaseñor, ofreció una conferencia de prensa en el Hotel Camino Real, en la que solo se concretó a leer un boletín.

En el boletín daba cuenta de algunos datos del accidente ya conocidos por la prensa local y los cuestionamientos se centraron sobre las causas del descarrilamiento y la tripulación del tren, pero a la mayoría no les pudo dar una respuesta cierta.

Cuando informa que habían sido rescatados 102 cadáveres, un reportero lo atajó para decirle que eran más, Villaseñor contestó – son datos que nos pasaron hoy en la mañana-, a lo que el reportero le respondió que esa información ya no le servía, lo que molestó a Villaseñor.

En los días siguientes, llegó a Saltillo el Procurador General de la República, Pedro Ojeda Paullada, quien también ofreció una conferencia de prensa en el Camino Real.

En la conferencia las preguntas y respuestas se centraron en las causas de la tragedia y la responsabilidad de la tripulación.

Si bien había una veintena de reporteros, la mayoría de medios de comunicación nacionales, fueron dos saltillenses los que acapararon la entrevista, uno de ellos Armando Fuentes Aguirre “Catón”, quienes formularon casi todas las preguntas al titular de la PGR, por el conocimiento que tenían de los hechos. Acompañó al Procurador en la entrevista, el agente del MP Federal, René Arroyo de Anda.

Pago de indemnizaciones

En Palacio de Gobierno, en lo que ahora es el Salón Gobernadores, se montaron oficinas en las que personal del Gobierno del Estado, apoyó a la compañía aseguradora en el pago de indemnizaciones a las personas heridas, así como las pólizas del seguro a los deudos de los fallecidos.

Las autoridades actuaban de buena fe, pagaban a quienes las reclamaban, pero hubo un caso, de un hombre y una mujer, que se presentaron en Palacio de Gobierno a cobrar la póliza del seguro, pues aseguraban que su madre había muerto en el tren.

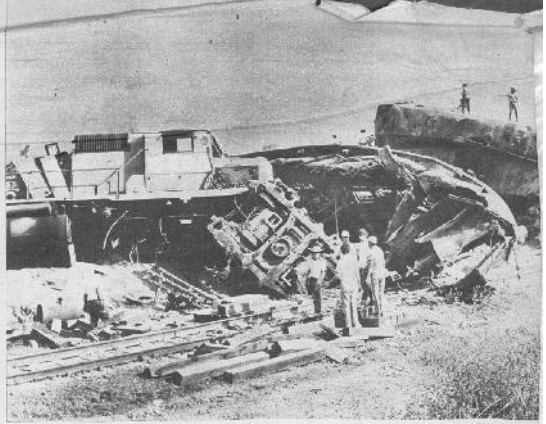
Pero, en el momento en que ya les iban a dar el cheque de la póliza, se presentó la madre para decir que ni estaba muerta ni viajaba en el tren. Se procedió a cancelar el cheque y a destruir la papelería.

También se recuerda el caso de una señora que resultó con fractura de piernas, la llevaron en un carro a Palacio de Gobierno a que cobrara su indemnización, pero el único policía que cuidaba la sede del Ejecutivo Estatal, no dejó que se estacionara el vehículo frente a Palacio, afirmaba que ese lugar era exclusivo del auto Impala modelo 1968, color azul, del Gobernador Eulalio Gutiérrez Treviño.

El Gobernador supo de este hecho y ordenó que dejaran estacionar a todos los vehículos que llevaran personas heridas a Palacio de Gobierno. (JORGE SOSA DEL BOSQUE)



rica velocidad con que viajaba el convoy, que los carros quedaron despedazados.



En una montaña de hierros retorcidos quedó convertido el flamante ferrocarril que en viaje especial transportaba más de 1,900 peregrinos de Real del Catorce a Saltillo. Impresionante.

ENTRE ORGIA DE SEXO Y TEQUILA



La máquina 8105, con valor de tres millones de pesos, convertida en vil chatarrón. Un espectáculo macabro.



Las brigadas de salvamento buscan desesperadamente entre los hierros retorcidos cadáveres y heridos.



Tal pareciera que los carros no eran de fierro como se aprecia, sino de vulgares ca-
Impresionante

dio aparatosamente. Sólo quedaron hierros quemados. Esto fue lo que sucedió muy cerca de Saltillo.



DESDE LUEGO EL PRESIDENTE MOSTRO SU DOLOR Y ORDENO BUENA AYUDA!

Los Pinos, D.F., a 6 de octubre de 1972.
"Señor Ing. Eulalio Gutiérrez Treviño, Gobernador Constitucional del Estado de Coahuila.

Ruégole transmitir al pueblo de Coahuila, y especialmente a los habitantes de Saltillo, las expresiones de condolencia del Gobierno Federal, así como las mías y de mi familia, por la tragedia ferroviaria que ha enlutado a muchos hogares coahuilenses, y la ratificación de nuestra solidaridad y colaboración para mitigar, en lo posible, este doloroso trance.

Atentamente.—Luis Echeverría, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos .



LOS RECUERDOS DE FLORES TAPIA

Texto tomado del libro “López Portillo y yo”, escrito por el ex gobernador de Coahuila, Oscar Flores Tapia, quien durante el trenazo fungía como Senador de la República.

En octubre de 1972 le sucedió un terrible accidente a un tren que conducía “peregrinos” de Real de Catorce a Saltillo, a donde habían ido a pedir al Santísimo la protección divina: se salió de la vía antes de llegar a la capital coahuilense.

Los muertos fueron más de trescientos, y, por lo tanto, la responsabilidad de los ferrocarriles era tremenda. Así lo consideró Víctor Manuel Villaseñor, director de los Ferrocarriles Nacionales de México. Para zafarse del problema le exigió al director del hospital de la empresa en Saltillo que expidiera un certificado en donde asentara que los miembros de la tripulación iban borrachos y estaban acompañados de mujeres de “tacón dorado” al ocurrir el cruento percance. En una palabra, que iban disfrutando de una juerga que terminó en hecatombe.

El doctor Luis Morales Benavides, director del hospital, se negó rotundamente a tal felonía. Entonces, el licenciado Villaseñor, con el rostro descompuesto por la ira, tomó el primer papel que tuvo a la mano y escribió el cese fulminante del honrado galeno. Radio, televisión y prensa, movieron a la opinión; el Senado, para aliviar un poco la tirantez, obtuvo la autorización para llamar al director de Ferrocarriles a informar sobre el estado de la empresa.

Sostuvieron los senadores pláticas con Villaseñor, y como luego me contó Víctor Manzanilla Schaffer, miembro de la comisión, no obstante que le hicieron ver lo peligroso que sería tratar en la comparecencia lo del accidente al tren peregrino, lo exigió con tanta energía que hubo que incluirse en el interrogatorio.

Debo aclarar que las preguntas escritas —es decir, debidamente orquestadas— se entregan a los senadores designados para que lean exactamente lo convenido. Entre quienes preguntarían no figuraba yo. Me enfermaba la sola imagen del director a quien conocí treinta y cinco años atrás, cuando de pareja con Alejandro Carrillo Marcor viajaban por el país difundiendo las tesis marxistas de Vicente Lombardo Toledano.

No estaba yo en la lista, pero después de que Villaseñor materialmente se columpió en la tribuna del Senado y mentirosamente se aferró a la embriaguez de la tripulación del tren accidentado, llamé a un ujier y le pedí que entregara a Olivares Santana, que presidía la sesión, una tarjeta donde le rogaba que me concediera la palabra.

Al concluir la perorata, sin dar lugar a réplicas, Villaseñor, con una petulancia rayana en prepotencia, concluyó: “Pues bien, señores, gracias por haber escuchado... y con permiso”.

Cuando estaba a punto de bajarse de la tribuna, Olivares Santana, comedido —gesto y palabras sencillas, pero elegantes—, le pidió: “Ruego al señor director de los Ferrocarriles permanecer en la tribuna por si algún senador desea hacer uso de la palabra”, y dirigiéndose a la audiencia interrogó: ¿Desea algún señor senador hacer uso de la palabra?” Como yo levanté la mano solicitándola, agregó: “Se concede el uso de la palabra al senador Flores Tapia”.

Desde mi escaño y de acuerdo como lo señala el protocolo, me dirigí al presidente y a los senadores: “En el caso del accidente ferroviario, donde la prepotencia del señor director ha señalado e inventado culpables, quiero manifestar que ha mentido. Ha mentido al afirmar que el doctor Morales Benavides se negó, por conveniencia, a certificar el estado de embriaguez de los tripulantes del tren de Catorce. En efecto, existe un culpable, pero este culpable es el propio director de los Ferrocarriles. Pido a mis compañeros, particularmente a los profesionistas de la medicina, se solidaricen para investigar el accidente y también la conducta del licenciado Villaseñor en el manejo de la empresa, donde sabemos tiene en la nómina hasta a la cocinera de su casa”.

Mis compañeros reaccionaron como si estuvieran asistiendo a una misa de réquiem. Los dos o tres senadores médico-políticos que había, pienso que aguardaron por mí un piadoso minuto de silencio.

Se dio por terminada la sesión y al salir de la sala quise conocer la opinión del respetado senador José Rivera Pérez Campos, ex magistrado de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, quien, como condoliéndose de mi atrevimiento al acusar al vanidoso y perverso director de los Ferrocarriles, me dijo: “Esta opinión se la doy porque me la pide: creo que al señor presidente de la República no le gustará que usted haya insultado a uno de sus ministros. Lo siento, don Óscar, pero fue más allá de lo que aconseja lo más elemental de la política...”.

Le agradecí su sinceridad. Por la tarde me sentía inquieto sobre lo que diría el presidente, que en México, como lo he venido afirmando, es el único que tiene autoridad para regañar a cualquier

mexicano, trátase de quien se trate. Su poder es tan indiscutible como la infalibilidad del Santo Padre.

Me fui a ver a Mario Moya Palencia, secretario de Gobernación, quien –pensé– seguramente ya estaría enterado de lo acontecido en el Senado. Entré a su despacho. Al verme, me dijo: “¿Dónde andas? El señor presidente ha estado preguntado por ti”, y tomando el teléfono de la Red Oficial marcó el número correspondiente a Los Pinos. Me pasó el aparato, y escuché la voz de Echeverría: “¿Qué pasó en el Senado?”.

Se lo conté. A continuación me preguntó: “¿El doctor Morales Benavides es cuate tuyo?”.

—No señor presidente: mi conducta se debió a la actitud insultante del licenciado Villaseñor. El doctor Morales es un hombre honrado, decente y profesionalmente responsable.

El primer magistrado, después de escuchar mi explicación, dijo: “Bueno, ahora tienes que seguir. ¿Puedes comunicarte con el doctor?”.

Al afirmarle que sí, me indicó: “Que se venga hoy mismo, de ser posible”.

Del mismo despacho del ministro, llamé al médico, que ya estaba enterado de lo sucedido en el Senado. Le pedí que viajara a la capital para trazar la estrategia que le permitiera no solo quedar limpio de la culpa que pretendió cargarle Villaseñor, sino recuperar la dirección del hospital de los Ferrocarriles en Saltillo. Le comuniqué al presidente que al día siguiente, a temprana hora, Morales Benavides estaría en México. Al día siguiente, muy temprano, el presidente me preguntó por teléfono si había llegado el doctor. Le indiqué que en ese momento salía yo al aeropuerto a esperar su llegada.

-Me avisas en cuanto llegue- ordenó.

Media hora después, desde mi despacho de Cultura y Ciencia Política, informaba al Jefe de la Nación que ya se encontraba conmigo el doctor Morales Benavides. Me pidió que le pasara el teléfono al doctor, y en un tono de gran simpatía lo saludó:

-Hola doctor, ¿qué tal le fue de viaje? ¿Cómo está su familia? Me da gusto saludarle. Luego me dijo a mí “Vayan, el doctor y tú, a la casa de Villaseñor; ya le hablé y les estará esperando. Vive ahí por Polanco, en la calle de Homero. No sales de esa casa sin tener en tus manos el acuerdo de reinstalación del médico”.

Era día festivo. En bata nos recibió el licenciado Villaseñor. Le manifesté la razón de nuestra presencia en su casa y le pedí dispusiera la reinstalación del doctor Morales Benavides en el empleo del cual tan injustamente lo habían despedido. Villaseñor, con el mismo tono de autosuficiencia que había demostrado en el Senado, apuntando con el índice —en el que lucía enorme solitario— al doctor Morales Benavides, expresó: “Para eso, primero tiene que ir este hombre a la televisión, negar que lo despedí y declarar que la tripulación del tren accidentado iba en estado inconveniente”.

El doctor respondió que eso jamás lo haría. Su empleo era importante, pero no tanto como para mentir con tal de conservarlo. El director de los Ferrocarriles insistió, pues de lo contrario —dijo— no ordenaría su reinstalación.

—Señor licenciado —tercié— ¿me permite hacer una llamada telefónica?

—¿A quién le va usted a hablar?

—¿Al señor Presidente de la República!

—¿Y qué le va a decir?

—Que con usted no se puede tratar. Olvida, señor licenciado, que al enviarnos el Presidente con usted no es para una visita social. Si no es capaz de entender que en vez de ordenarle reinstalar al doctor en su cargo delicadamente utilizó este conducto; si no entiende, entonces tendré que dudar de su percepción política.

—Es que no me he negado a reinstalarlo, y ya que me da a entender que esto es cosa del Presidente, que se cumpla su acuerdo de inmediato.

Apenas dijo aquello, le rogué que lo pusiera por escrito. Como aseguró que no había máquina de escribir, tomé una hoja de papel y de mi puño y letra escribí la reinstalación, que luego él firmó. Cogí el teléfono y me comuniqué a Los Pinos con el presidente Echevarría: “señor Presidente —le informé—, el licenciado Villaseñor, ha sido muy generoso y comprensivo; tomando en cuenta nuestro razonamiento, ha dispuesto que el doctor Morales Benavides vuelva a su puesto...”

Seguramente hasta el propio Villaseñor escuchó la carcajada presidencial.

El gol político, había sido limpio. Sin embargo, el Presidente me instruyó: “Que el director comisione a un funcionario de los ferrocarriles, fleten un avión y acompaña al doctor Morales Benavides hasta que tome posesión de su cargo. Pásame al licenciado Villaseñor...”

No oí lo que le dijo el Presidente, pero sí lo que dijo Villaseñor:

—Señor Presidente, como le ha manifestado el senador, ya se dio la orden para que vuelva a su cargo el Doctor del Hospital de los Ferrocarriles, doctor Morales. Sin embargo, señor Presidente, por la forma en que se ha llevado este asunto, pienso que he perdido su confianza.

Días después, Luis Gómez Z. tomaba posesión de la dirección de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Corrido a los Peregrinos del “Real de Catorce”

Saltillo, Coahuila. Octubre 5 de 1972

Era el día cinco de Octubre,
en la noticia del día,
se descarrilaba el Tren
saliéndose de la vía.

El año setenta y dos
según dice la noticia
quedaron los peregrinos
algunos hechos ceniza.

Se juntaron los vagones
que parecían acordeón,
murieron los peregrinos
menos la tripulación.

Dicen que traían mujeres
y que tomaron tequila,
pero no pensaron nunca
muchos perdieran la vida.

¿...cuando ya se dieron cuenta
del lamentable accidente
fueron las autoridades:
se aglomeraba la gente...?

Hay! Señores que dolor
en Coahuila, se sintió
cuando dieron la noticia
que el tren se descarriló.

Venía del “Real de Catorce”
cargado de peregrinos
muriendo muchos de ellos,
pues ya serían sus destinos.

Este percañe rielero
no se a tenido memoria
murieron muchos Hermanos,
todo pasará a la Historia.

Alvarez y Obregón
Saltillo, Coahuila.

Salieron las ambulancias
de Monterrey y Saltillo,
todos prestaban ayuda
todos prestaban auxilio.

El señor Gobernador
comunicó al Presidente,
la lamentable tragedia
donde murió tanta gente.

¡...cuando supo la noticia
el Licenciado Echeverría,
mandó su condolencia
también de Doña María...!

También el señor Berrueto
prestó su ayuda efectiva
a todos los peregrinos
que allí perdieron la vida.

Doscientos cuatro los muertos
según en parte oficial
aparte de los heridos
que están en el Hospital.

Vuela... Vuela... Palomita
párate en aquel Castillo,
no olvidaremos jamás...
lo que sucedió en Saltillo.

Ya con esta me despidio
con un sollozo en el alma,
éstos versos los compuso
el señor Andrés Aranda.

ANDRES ARANDA L.

No se permite su reproducción total o parcial
sin permiso de su Autor.—

FUE UN SABOTAJE

Fragmentos del libro Memorias de un hombre de izquierda escrito por Victor Manuel Villaseñor, en ese entonces director de Ferrocarriles Mexicanos

Paso ahora a señalar las razones que me llevaron a la renuncia de mi cargo, difícil decisión que, contra mis deseos, hube de tomar y que di a conocer al presidente Echeverría el 28 de abril de 1973, dos días después de que este regresara a México de su viaje por Europa y Asia.

El 15 de diciembre de 1971 ocurrió un descarrilamiento, nuevamente en las proximidades de la estación Villaseñor. ¿Las causas? Según informe oficial rendido por el Comité Técnico de Seguridad de la empresa: “El descarrilamiento se debió a que personas con conocimiento de causa, colocaron y acuñaron sobre el block de contrarriel de la vía principal piezas metálicas que obligaron a las ruedas motrices de la locomotora 8213 a brincar, abriendo la perna móvil del sapo, iniciándose así el accidente”.

Con ese descarrilamiento concluyó la serie de percances ocurridos en 1971, año que marcó un récord en cuanto al número anual de descarrilamientos, encuentros y alcances con graves consecuencias, ocurridos en la historia de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Y, aunque increíble, el récord alcanzado en 1971, habría de ser superado en 1972, año en que se registran las tragedias que asumieron proporciones de gran magnitud en Jiménez y Saltillo.

El sábado 1 de julio, la primera de las ciudades mencionadas vivió días de angustia cuando una serie de explosiones y de incendios encadenados en dramática sucesión, acabaron con las instalaciones ferroviarias y con buen número de casas habitación. Trece vidas tronchadas y más de quinientos lesionados, algunos de ellos con graves quemaduras. ¿Cuál fue la causa inmediata? Una locomotora operando en los patios frente a la estación Jiménez, choca contra carros tanques cargados de gas butano al desviarse de la vía principal, por un “cambio” que indebidamente se encontraba abierto. El maquinista que manejaba la locomotora había abandonado una hora antes de la terminación de labores en manos del fogonero, ¡para dirigirse a una peluquería! De igual manera, el mayordomo de patio se había retirado del servicio antes de concluir su jornada de trabajo, dejando a sus subordinados la realización de las maniobras, sin antes cerciorarse de que los “cambios” quedaran en posición correcta. En la causa del desastre no medió factor alguno relacionado con el mal estado de rieles o de equipo; ocurrieron, sí, diversas y graves irregularidades imputables al personal de los patios de la estación. ¿Intervino alguna mano criminal que deliberadamente se hubiera propuesto provocar la catástrofe? Ninguna prueba en tal sentido fue aportada como resultado de las investigaciones, pero la duda nació y quedó clavada en mi ánimo. Semanas más tarde habrían de llegar a mi conocimiento reiteradas versiones en el sentido de que la tragedia había sido deliberadamente inducida.

A las primeras horas de la madrugada del 6 de octubre de 1972, el timbrado del teléfono me arrancó bruscamente del sueño. Escuché a través del auricular la voz del ingeniero Lizárraga. Sin gastar preámbulos me espetó escueta y brutalmente la noticia: el descarrilamiento en una curva a gran velocidad, de un convoy de

veintidós coches que transportaba más de un millar de pasajeros, acaecido en las inmediaciones de Saltillo. Alquilamos una avioneta, y cuando el alba todavía no rayaba el Oriente, levantamos el vuelo. Al filo de las siete de la mañana, momentos antes de llegar a Saltillo, recibí desde lo alto y de golpe, como mazazo en la nuca, el impacto brutal de la tragedia.

Con siniestro aspecto empezaba el día en el sitio de la catástrofe, iluminando el pavoroso espectáculo de máquinas y coches de pasajeros volcados. Al aterrizar, nos trasladamos de inmediato al lugar del siniestro. Restos de piezas de todo tipo y tamaño del convoy, desarticulado y deshecho, por doquier: trucks, ruedas, vagones encaramados unos sobre otros y algunos hundidos en la tierra, trocados en gigantescos ataúdes. Eran 1,600 peregrinos – humilde gente de pueblo- los que en el convoy viajaban, después de haber asistido a las festividades de San Francisco, en Real de Catorce, San Luis Potosí. Más de doscientos sucumbieron y hubo cerca de 1,000 heridos, muchos de ellos mutilados, con lacerantes deformidades, condenados a llevar a cuestras una vida de infortunios.

Cuadrillas de trabajadores seguían esforzándose por retirar los escombros del tren, descubriendo a cada momento escenas dantescas. Centenares de médicos, enfermeras, trabajadores sociales y voluntarios participaban en la labor de salvamento, a los cuales mezclábanse fotógrafos y cronistas. Bajo los escombros de cientos de toneladas de hierro retorcido, podían verse heridos atrapados y cadáveres, de niños algunos, junto a restos de juguetes de plástico. Dramática y desgarradora la tétrica labor de rescate y los acarreo de parihuelas, de carne destrozada. Impresión imborrable dejó en mi memoria aquel espectáculo infernal. Ante mí fueron localizadas las cintas velocímetro de las dos locomotoras en las que había

quedado registrada la velocidad del convoy en el momento del descarrilamiento: 117 kilómetros por hora.

Dos meses después, como culminación del pormenorizado análisis que se llevó a cabo, llegaría yo a la convicción –que hoy sigo plenamente sustentando– de que la catástrofe de Saltillo fue consecuencia de un deliberado acto de sabotaje. En las páginas subsecuentes encontrará el lector las razones que me llevaron a la conclusión de que la tragedia de Saltillo fue un hecho intencional y criminalmente provocado, y la narración de cómo en torno de la hecatombe se propalaron las más descabelladas y calumniosas versiones en mi contra, tendientes a obligarme a la presentación de mi renuncia.

A nuestra llegada a Saltillo, siguiendo mis indicaciones, el jefe de Relaciones Públicas en la empresa se había comunicado telefónicamente con el doctor Luis Morales Benavides, director del hospital de los Ferrocarriles en Saltillo. Al enterarse de que los miembros de la tripulación tan solo padecían lesiones leves, le dio instrucciones en el sentido de que procediera a hacer las pruebas de sangre y de orina, con el fin de descubrir si existían huellas de intoxicación alcohólica o de drogas enervantes. Al medio día me trasladé del lugar del siniestro al hospital, donde el doctor Morales Benavides me manifestó que el examen clínico hecho a los miembros de la tripulación no había registrado manifestación alguna de intoxicación alcohólica.

Reunido horas más tarde con mis acompañantes y otros funcionarios de la empresa pregunté al doctor Morales Benavides si no se contaba todavía con el resultado de los análisis de sangre efectuados a los miembros de la tripulación. El interrogado respondió

que el resultado había sido negativo. La contestación fue escuchada por diversas personas, entre ellas el doctor Romero García, director del hospital de los Ferrocarriles en Monterrey, quien se había trasladado a Saltillo para cooperar en los auxilios médicos. Más tarde, en sus declaraciones rendidas el día nueve ante el agente del Ministerio Público, el doctor Romero García expresó al respecto:

El licenciado Villaseñor, acompañado de su señora esposa, visitaron a todos y cada uno de los pacientes encamados y posteriormente el declarante en compañía del ingeniero Lizárraga se trasladaron al Hotel Camino Real... Siendo aproximadamente las quince y treinta horas manifestó el doctor Morales Benavides a todos los reunidos y en especial al licenciado Villaseñor que el resultado de los análisis de alcohol de la tripulación del tren accidentado habían sido negativos.

En la entrevista de prensa que se efectuó momentos después. Al ser interrogado por uno de los periodistas acerca de si había huellas de intoxicación alcohólica en los miembros de la tripulación, respondí terminantemente en sentido negativo, con apoyo en la categórica afirmación al respecto acababa de hacer el doctor Morales Benavides. Mi contestación demuestra que no me animaba interés alguno de acusar de embriaguez a los miembros de la tripulación. La concluyente respuesta que di apareció al día siguiente en el periódico El Porvenir de Monterrey, que a la letra expresaba:

Categóricamente rechazó Villaseñor la versión de que la tripulación de la máquina delantera se encontraba en estado de ebriedad. Las pruebas sanguíneas de laboratorio demuestran lo contrario.

Después de la conferencia de prensa me entrevisté con el Procurador del Estado, quien, para mi sorpresa, me mostró el resultado de análisis de sangre practicado en el laboratorio del

Instituto Tecnológico de Coahuila, que acababa de serle entregado y asentaba que en la sangre del maquinista se encontró un contenido de setenta y cinco miligramos de alcohol en cien mililitros de sangre, y en la de uno de los garroteros de setenta miligramos de cien mililitros.

Me trasladé sin pérdida de tiempo al hospital de los Ferrocarriles en Saltillo. Pregunté al doctor Morales Benavides la razón por la que me había proporcionado una información inexacta acerca del resultado de los análisis, información que había yo trasladado en mi entrevista de prensa. Me respondió que después de haber efectuado el examen clínico de la tripulación, siento este negativo, estaba convencido de que arrojarían datos también negativos los análisis de sangre, como en efecto lo comprobaban las cifras resultantes de los mismos, que señalaban un porcentaje de alcohol carente de importancia. Le reproché su engaño, diciéndole, además, que resultaba también falsa su afirmación de que el porcentaje de alcohol que los análisis precisaban carecía de significación, ya que la muestra de sangre había sido tomada ocho horas después de ocurrido el accidente.

El Ingeniero Rafael Lizárraga preguntó al doctor Morales Benavides cuál había sido el resultado del análisis de la orina. La respuesta del director del Hospital de Saltillo fue en sentido negativo.

Las falacias en que incurrió el doctor Morales Benavides y su desobediencia a mis instrucciones de que se efectuara análisis en la orina de los miembros de la tripulación, me llevaron a destituirlo. Actué, sí, apresuradamente, ya que el procedimiento a seguir hubiera sido el de ordenar la suspensión en el desempeño de su cargo a fin de que se procediese a una investigación administrativa. Si alguna explicación cabe a ese respecto es la de que hallaba bajo el impacto

de la magnitud de la tragedia, e indignado por el engaño de que me había hecho objeto Morales Benavides.

En las declaraciones que habría yo de hacer subsecuentemente en la tocante a las causas de la tragedia, me limité en todo momento a señalar tan solo dos hechos irrefragables: que los velocímetros de las dos locomotoras marcaban una velocidad de 117 kilómetros por hora al ocurrir el descarrilamiento, y que el resultado de los análisis de sangre efectuados en el Instituto Tecnológico de Coahuila, que sin pasar por mis manos había sido entregado directamente al agente del Ministerio Público, denotaba cierta cantidad de alcohol. No cabía en mi mente la posibilidad siquiera de que se tratara, en tragedia de tal magnitud, de algún acto criminal de sabotaje, pues no es concebible que puedan existir mentalidades de tan satánica confirmación. En mi fuero interno, en aquellos primeros momentos, me hallaba equivocadamente convencido de que el descarrilamiento había sobrevenido a causa de la fatal de responsabilidad de la tripulación en el cumplimiento de sus deberes, bajo la influencia de la intoxicación alcohólica.

El día 8 de octubre desencadenándose una virulenta ofensiva en mi contra. Jesús Páez Blanco, secretario general de la sección 24 del Sindicato, abrió el fuego al hacer declaraciones a *El Sol de San Luis*, en el sentido de que el equipo era deficiente y las locomotoras del convoy carecían de freno dinámico. Simultáneamente, el señor Carlos Navarro Barrón, íntimo de Gómez Z. y jefe de los despachadores en la División del Golfo, se refirió a la ineptitud de la administración pidiendo la renuncia del gerente. El día nueve, el diario de Saltillo *El Independiente* publicó declaraciones del director general de Ferrocarriles de Operación, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el infame Francisco Sandoval Débora, también en

el sentido de que las máquinas que transportaban el convoy de peregrinos carecían de freno dinámico y que su utilización para el servicio de pasajeros había sido prohibida. Tales afirmaciones, las formuladas por Páez Blanco y por Sandoval Débora, eran del todo falsas. Las dos locomotoras habían sido adquiridas por Ferrocarriles en el año de 1967 y desde entonces continuamente fueron utilizadas para el servicio de pasajeros, ya que ambas estaban equipadas con freno dinámico. Resultaba evidente el propósito de aducir y propalar la versión de que la causa de la tragedia era imputable a incuria del gerente general, al permitir la utilización de equipo inadecuado.

Al mismo tiempo se lanzó a la luz pública la calumniosa imputación en mi contra de que el doctor Morales Benavides había sido cesado por negarse a firmar un certificado de análisis de sangre prefabricado por la gerencia a fin de acusar de embriaguez a la tripulación del tren descarrilado. El día diez, el licenciado José Ramón del Cueto, secretario auxiliar del secretario nacional del sindicato, Mariano Villanueva Molina, hizo declaraciones a la prensa afirmando que “es inaceptable la actitud del gerente de los Ferrocarriles, quien cesó al director de la clínica de la empresa en Saltillo, porque se negó a firmar un documento en el que señalaba que los tripulantes de la máquina iban ebrios”.

No obstante, el día trece, el doctor Morales Benavides declaró ante el agente del Ministerio Público Federal, textualmente lo siguiente:

Durante la entrevista que el declarante tuvo con el licenciado Víctor Manuel Villaseñor, Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de México, no le hizo ninguna insinuación, ni menos le dio consigna alguna en el sentido de que los análisis de sangre de la tripulación tuvieran necesariamente un resultado positivo y

que, ni en ese momento ni después, recibió de dicha persona alguna consigna, pero ni siquiera ninguna insinuación a ese respecto.

A despecho de las aseveraciones de Morales Benavides ante el Ministerio Público Federal, Mariano Villanueva Molina, al día siguiente de haber sido estas formuladas, expresó a un reportero de *El Sol del Norte* de Saltillo, refiriéndose al médico de marras: “Lo felicito por su conducta, por su valor profesional al no haber firmado una acta, que en su ética profesional no le correspondía aceptar consignas que le dio la administración del licenciado Villaseñor”.

El día catorce efectuándose una asamblea en la sección 24, presidida por el tesorero del Comité Nacional del Sindicato, Jesús Gortari Martínez, compadre de Luis Gómez Z. y uno de los miembros del grupo “Héroe de Nacozari” más adictos a su persona, en la que se acordó “insistir ante el presidente Echeverría que se destituya al Gerente de la empresa, licenciado Víctor Manuel Villaseñor”, y en la que también se acordó “apoyar al doctor Luis Morales, director del Hospital de Ferrocarriles en Saltillo, por su honradez profesional, pues se negó a dictaminar que estuvieran ebrios los tripulantes el convoy”.

Toda esa trama urdida en torno de los análisis de sangre, culminó en la publicación que se hizo el 28 de aquel mes de octubre en el diario *El Independiente* de Saltillo, en el sentido de que se había intentado asesinar al doctor Morales Benavides. Dicho periódico afirmaba: “el doctor Luis Morales Benavides estuvo a punto de ser asesinado anteayer, ya que personalmente él describió un sabotaje en su carro Mustang... Lo anterior ha trascendido en todo el gremio ferrocarrilero y hay un ambiente de temor por la vida del doctor Morales Benavides y por lo anterior ya se han formado brigadas de choque, es decir que el doctor

Morales Benavides, aun sin saberlo, ya es protegido del personal del Ferrocarril entre quienes tiene muchos adeptos”.

¡Heme aquí transformado en diabólico criminal!

En relación con todo la serie de versiones propaladas con motivo de la tragedia, el escritor Mario Escurdia expresaba días después en el periódico El Día:

¿Qué fuerzas oscuras se movieron en el caso del desastre ferroviario de Saltillo? ¿Por qué surgieron de pronto las versiones más absurdas? Se diría que alguien intentó valerse –maniobra sucia como pocas- de un suceso tan lamentable para sembrar inquietudes y agredir a funcionarios.

De modo que ahora, tan importante es esclarecer las causas de la tragedia –a fin de que no quede duda alguna sobre responsabilidades- como averiguar quien intentó valerse de sucesos tan dolorosos para desorientar la opinión pública.

Dos días después del descarrilamiento, el 8 de octubre, fueron publicadas en los diarios las aseveraciones de los integrantes de la tripulación del destrozado convoy con respecto a la versión que en Saltillo circulaba de que durante el trayecto aquellos habían estado bebiendo tequila y solazándose con mujeres. Dichas declaraciones fueron rendidas por tripulantes ante el Ministerio Público, en la ciudad de Saltillo, durante las investigaciones que las autoridades locales practicaban acerca del accidente, investigaciones en las que yo ni ninguno de mis colaboradores tuvimos participación alguna.

Los miembros de la tripulación afirmaron al unísono que el descarrilamiento de había producido como consecuencia de una falla en el sistema de frenos. El maquinista Melchor Sánchez Chavarría,

manifestó: “Sí tomé tequila o no tomé a bordo de la máquina, si efectivamente viajaban mujeres a bordo de la misma, son cosa que la Procuraduría General de la República debe comprobar. Pero de eso a que esos dos factores sean concluyentes para que sucediera la tragedia hay mucha diferencia”.

Por su parte, el fogonero de la fatídica máquina, González García, coincidiendo con las declaraciones del maquinista, afirmó: “Efectivamente, Melchor Sánchez Chavarría y yo ingerimos dos tragos de tequila. Levantamos en una estación de paso a dos mujeres que nos pidieron un aventón. Pero nunca debe pensarse que si descarrilamos fue por descuido nuestro o porque estuviésemos ebrios. Con mujeres o sin ellas, la tragedia no hubiera podido evitarse”.

Circulaba también insistentemente la versión – y así lo apuntan las informaciones publicadas en los diarios de aquellos días— de que Santiago Limón Borrego, ayudante del superintendente de la división de San Luis, y a cuyo cargo estaba la vigilancia de la operación del tren de peregrinos, era quien había proporcionado botellas de tequila a los miembros de la tripulación, e invitado a las mujeres a que se afirmaba viajaron con la tripulación. Hacíase referencia también al hecho, plenamente comprobado y por demás sospechoso, de que Limón Borrego había abandonado el convoy en la estación de Venegas, antes de ocurrir el descarrilamiento, faltando así al cumplimiento de su obligación que era el viajar en el convoy durante todo el trayecto, precisamente para vigilar la buena conducta de la tripulación y el adecuado manejo del tren.

Nueve días después de ocurrido el descarrilamiento, al rendir los miembros de la tripulación sus declaraciones ante el juez de Piedras Negras:

Sánchez Chavarría (el maquinista) manifestó que las mismas máquinas y los veintidós carros que formaban el convoy el día del accidente, habían hecho cuatro recorridos llevando peregrinos y no notaron falla alguna.

Afirmó tajantemente que no hubo fallas accidentales y si posiblemente manos criminales realizaron un acto de sabotaje (El Universal, 14 de octubre de 1972).

El periodista de *El Heraldo de México*, Ramón H. Cosío, efectuó una acuciosa investigación con respecto a la tragedia de Saltillo, cuyos resultados fueron publicados en diversos artículos. En dicho diario, el 14 de octubre, el señor Cosío expresaba:

La posibilidad del sabotaje fue considerada ayer como la hipótesis más cercana a la verdad, en el gremio ferrocarrilero, al comentarse el accidente ocurrido hace una semana en las cercanías de Saltillo.

La conciencia de los ferrocarrileros es a cada momento más fuerte en el sentido de que no solo este, sino la gran mayoría de los accidentes ocurridos en el presente sexenio, can encaminados contra la política de probidad y saneamiento administrativo implantada por el licenciado Víctor Manuel Villaseñor...

Al continuar ayer sus investigaciones en los medios rieleros, *El Heraldo de México* pudo constatar que existe un sinnúmero de coincidencias y aspectos de los accidentes, particularmente del último que demuestran, por una parte, la inocencia de la tripulación del convoy de peregrinos, y, por otra parte, la presencia de manos extrañas y criminales en el asunto.

Asimismo ponen de manifiesto la urgencia de una intervención directa y enérgica del gobierno en este problema, ya que, de no

efectuarse, existe la certidumbre en el gremio ferrocarrilero de que continuarán los desastres.

El 17 de octubre el mismo diario publicaba el último reportaje de Ramón H. Cosío acerca de la investigación que él llevó a efecto, en que ratificaba su tesis de que el descarrilamiento fue el resultado de un acto de sabotaje. Concluía el cronista con las siguientes palabras:

Es más, se afirmó, los sabotajes están encaminados a minar la posición del licenciado Villaseñor para hacerlo salir de la Gerencia General, y detener así la moralización administrativa.

A mi regreso a Saltillo me entrevisté con el presidente de la República. Al referirme a los ataques de que estaba yo siendo objeto, le expuse mi deseo de no causar problemas a su administración, por lo cual estimaba procedente retirarme del cargo que me había conferido. Su reacción fue por demás amistosa: me reiteró su apoyo y su confianza, pidiéndome que siguiese adelante en el desempeño de mis funciones.

Por orden del Procurador General de la República, los restos de locomotoras y de carros fueron trasladados a las instalaciones de Pantaco, en la ciudad de México, a fin de ahondar en la investigación. El licenciado Ojeda Paullada me manifestó que, para tal efecto, había encomendado, con el propósito de esclarecer técnicamente las causas del descarrilamiento, un estudio exhaustivo al ingeniero Juan Manuel Ramírez Caraza, a la sazón consejero del secretario de Comunicaciones y Transportes, anteriormente director del Instituto Politécnico, subsecretario de Comunicaciones, y, bajo mi administración en Sahagún, por algún tiempo director de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.

Dos meses después el procurador General de la república puso en mis manos el dictamen de Ramírez Caraza. Encomendé al subgerente de Fuerza Motriz de Ferrocarriles Nacionales, ingeniero Mateo Núñez, el análisis del trabajo elaborado por el ingeniero Ramírez Caraza, y en atención a que su lectura le suscitó algunas dudas en cuanto a ciertas inferencias, ambos técnicos sostuvieron diversas reuniones, como resultado de las cuales fue redactado un capítulo de conclusiones definitivas. Quedó irrefutablemente demostrado en ese estudio técnico que la catástrofe de Saltillo fue intencionalmente provocada. En el último documento que forma parte del apéndice de este libro encontrará el lector un sintético análisis de dicho dictamen técnico.

El crimen de Saltillo fue la culminación de la serie de “percances” iniciados con el choque en la estación Villaseñor el 3 de diciembre de 1970, y de entre los cuales se destacaron la destrucción de ocho locomotoras en el acto de indiscutible sabotaje ocurrido en la terminal del Valle de México el veintinueve de ese mismo mes, la tragedia en Jiménez, y otros “accidentes de gran magnitud que con inusitada frecuencia acaecieron en el lapso de mi gestión.

Hasta el momento de escribir estas líneas —al igual que aconteció en cuento a la investigación para determinar la culpabilidad de quienes perpetraron el 29 de diciembre de 1970 el sabotaje en la Terminal del Valle de México—, no ha sido dado a la publicidad ningún dato relativo a las diligencias tendientes a precisar las causas el descarrilamiento ocurridos en Saltillo. Por otra parte, no parece ocioso señalar el hecho de que a las cuantas semanas de su advenimiento a la gerencia general de los Ferrocarriles Nacionales de México, mi sucesor procedió a ascender al rango de superintendentes de división a Santiago Limón Borrego, aquel ayudante que abandono

el tren de peregrino antes de ocurrir la catástrofe, y a Carlos Navarro Barrón, el entonces jefe de despachadores en la división del Golfo, que con motivo de la tragedia ocurrida en Saltillo se apresuró a clamar públicamente por mi renuncia.

Había yo continuado, pues, con el timón en las manos, después de la hecatombe de Saltillo, pero navegando en mares tempestuosos.

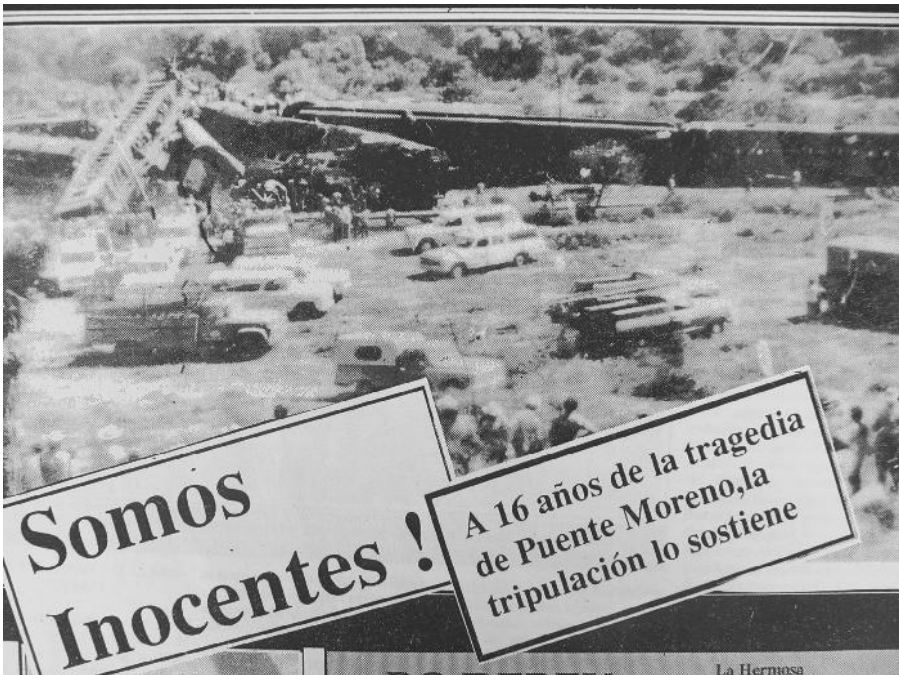


No parecía ser el sitio más propio para los momentos de tragedia que se estaban viviendo en Saltillo, pero el Ing. Victor Manuel Villaseñor citó a la prensa para una conferencia al Hotel - Camino Real y ahí debieron acudir los reporteros haciendo un obligado parentesis en el cumplimiento de su deber de estar pendientes en el sitio de tragedia, en hospitales y demás puntos a donde se concentraba a las víctimas del terrible accidente ferroviario del que iba a hablar Villaseñor.

SOMOS INOCENTES

A 16 años de la tragedia de Puente Moreno, la tripulación lo sostiene

Suplemento especial publicado por el periódico *El Independiente* en octubre de 1988, los días 17 y 24, con textos de Raúl Coronado Garcés



LA VERDAD DETRÁS DE LA TRAGEDIA

El accidente ferroviario de Puente Moreno cimbró dramáticamente la vida de miles de personas. Casi mil muertes, medio centenar de heridos, un número no determinado de desaparecidos y seis miembros de la tripulación acusados injustamente.

Todo ello ocurrió en medio de un conflicto virulento entre el director general de los Ferrocarriles, Manuel Villaseñor. Y el Líder Nacional del Sindicato. Ambos en sus memorias descargan sus conciencias y culpan a la tripulación.

Afloran versiones de sabotaje, aunque Villaseñor pocas pruebas aporta hay indicios en esa dirección. Sin embargo, Villaseñor en su afán de aferrarse a su puesto descargó todas sus fuerzas sobre la indefensa tripulación.

Con amenazas y apoyado en la Procuraduría General de la República les fabricaron declaraciones inculpatorias. Nunca se probó que vinieran ebrios y con mujeres, la Suprema Corte los absolvió de esas imputaciones aunque hubieron de pasar largos años de encierro. Con una infamia salvó Villaseñor su puesto.

Los frenos fallaron el aire se acabó repentinamente. El equipo era viejo e inadecuado, algunos vagones databan de la década de los veinte. Sin embargo, nada de eso se tomó en cuenta, la línea estaba dada “Nos querían hundir”, “todo fue una sarta de mentiras” reclama la tripulación del tren especial.

El reportero de *El Independiente*, Raúl Coronado Garcés, se dio a la tarea de buscar y entrevistar a decenas de protagonistas del accidente visitó a los miembros de la tripulación y luego de estudiar

una docena de expedientes judiciales, que apilados sobrepasaban los cuatro metros de altura, escribe una serie de reportajes que tratan de mostrar toda la verdad oculta tras la Tragedia del Puente Moreno.

A quince años del trenazo de “Puente Moreno”, la tripulación del tren de Peregrinos que venía del Real de Catorce, con destino a Saltillo, afirma; “somos inocentes, nuestra conciencia está tranquila, nunca se probó, que viajáramos ebrios, en el convoy; se nos sentenció injustamente. “Todo fue una sarta de mentiras ordenada desde “arriba”, traían líneas para perjudicarnos”.

La causa del accidente, fue una falla mecánica, que originó que el tren aumentara la velocidad en forma excesiva, y los frenos de los carros, no respondieron por falta de aire aunado al viejo equipo de los carros, que datan algunos de los primeros años de la década de los veinte, y que tenemos conocimiento fueron sacados de los talleres de Pantaco y Aguascalientes, dijo el Fogonero Carrizales García, e incluso agregó: no se ha esclarecido las verdaderas causas que originó el descarrilamiento”.

El tren especial de peregrinos venía procedente de Real de Catorce, a Saltillo, y se descarriló en octubre 5 de 1972, compuesto por veintidós carros y jalado por la máquina 8405-OI, aquella fatídica noche aproximadamente a las veintitrés y siete horas, a ocho kilómetros de esta capital, precisamente en el kilómetro KB-909 más de trescientos a la altura de “Puente Moreno” y dejó un saldo de ocho millones de pesos en pérdidas materiales y 234 personas muertas, más de 500 heridos. Extraoficialmente lo dicho por personas que participaron en maniobras de rescate, aseguran que fueron más de 700 los muertos, ya que aducen que venían más de 3,000 pasajeros en dicho convoy; aunque oficialmente la empresa ferroviaria dijo en

aquella ocasión, que el número de pasajeros fue de 1,604 según los boletos vendidos, no incluyendo a los menores de edad.

Melchor Sánchez Echeverría, (maquinista), Ignacio Carrizales García (fogonero), Jesús Rocha Serna (conductor), Pedro Rodríguez Barbosa (garrotero de adelante), Juan Juárez Alvarado (garrotero maromero) y Vicente Martínez Torres (garrotero de atrás), era la tripulación.

Ignacio Carrizales, fogonero, dice que el accidente se debió a una falla mecánica, ya que los frenos de los carros no respondieron porque a su compañero el maquinista Melchor Sánchez, se le chorrearon los frenos, se le acabó el aire, ni con el freno de emergencia, se logró pararlo, desbocándose a gran velocidad y viniendo el descarrilamiento. Dijo que las máquinas 8405-08, no eran las adecuadas para trenes de pasajeros y se venían utilizando para trenes de carga, puesto que así lo habían dispuesto con anterioridad.

Por su parte Melchor Sánchez Echeverría, recordó que el recorrido se hizo perfectamente bien hasta el kilómetro 904; al iniciar la bajada de Carneros, ahí note la falla del aire, - se lo hice ver a mi fogonero-; el aire no respondió, y luego hice uso de la emergencia que había a su lado, acatándolo, pero no logramos parar el convoy; precisa el maquinista.

Agregó: “Que el aire se acabó por una falla mecánica; el angular, o sea por donde pasa la manguera del aire, que va de las máquinas a los carros, sufrió un desperfecto, - después vino la versión de que se zafó o alguien la cortó- y por ese motivo no pasó el aire a los carros, y no se pudieron controlar y los frenos solo respondía a la máquina, pero no era suficiente para disminuir la marcha.

Refiriéndose al freno de emergencia “Pedal del hombre muerto”, del que siempre debe ir oprimido, también se aplicó, pero no fue posible aun así parar el convoy, sin aire. Rechazó que hubiera desperdiciado todo el aire al aplicar el freno innecesariamente, y dijo que las aplicaciones fueron normales. Melchor era considerando uno de los mejores maquinistas de la región.



DECLARACIONES PREFABRICADAS

El conductor Jesús Rocha Serna, en sus declaraciones ante el juez, se retractó ante algunos puntos, a lo que había dicho ante el Ministerio Público y MPF, en el sentido de que lo que dijo “se lo sacaron a golpes”, para prefabricar las declaraciones. Así mismo coincidió con el fogonero y garrotero, que nunca llevaron mujeres, ni mucho menos ingirieron alcohol, ni venían ebrios.

Sin embargo, a quince años del trenazo, al ser entrevistados por *El Independiente*, afirmó que nada tenía que decir”, las declaraciones las hice ante el juez, hace muchos años, y antes de meterse a su domicilio, dijo que si alguien le ofrece veinte millones de pesos, dirá la verdad.

Juan Juárez Alvarado, garrotero de en medio, dijo el día de ayer a *El Independiente*, que no tenía que decir ya nada; pero se consideró que su consciencia está tranquila, y había purgado una condena que le había impuesto una autoridad. Señalo deseché lo que tenía pensado escribir en un libro durante mi estancia en el Penal, pero después cambié de parecer, al fallarme la vista del ojo izquierdo, y opté por quemar toda la documentación que tenía sobre el descarrilamiento.

Los garroteros Pedro Rodríguez Barbosa (QEPD), y Juan Juárez Alvarado, en todas sus declaraciones de las diligencias practicadas en la averiguación penal, señalaron que “no vieron a mujeres ni aceptaron ingerir bebidas alcohólicas, el maquinista, fogonero y conductor.

Vicente Martínez Torres (garrotero), el único de la tripulación que no fue apresado por huir el lugar, tras abanderar el tren descarrilado y proteger el tren Número 1 de Pasajeros que le antecedió al accidentado, dijo que él “no vio a mujeres, y no se dio cuenta si venía tomada la demás tripulación, porque el último carro donde venía desempeñando su trabajo, era imposible fijarme, porque no era visible por la gran distancia, si subieron o no mueres.

Toda la tripulación, excepto Vicente Martínez Torres, que huyó e incluso lo dieron por muerto, fueron traídos en un taxi, hasta la clínica de Hospital de FF. CC., según expresa el doctor Luis Morales Benavides, exdirector de dicho hospital aunque el maquinista, declara fueron traídos a dicho nosocomio en la máquina de patio.

Cabe señalar que la tripulación de este tren de Pasajeros fue seleccionada, por la Superintendencia de la División de San Luis, por ser de los mejores elementos, ya que todos traíamos asignadas corridas, e incluso al Maquinista Melchor Sánchez Echeverría, por ser abstemio a ingerir bebidas embriagantes, por su puntualidad y rectitud, se le consideraba como uno de los mejores maquinistas de la División San Luis.

Yo no tenía por qué ir de fogonero al tren de Peregrinos, puesto que traía la corrida del Rápido Sur a Venegas, así como a mis demás compañeros. Tenían asignadas otras corridas, pero nos ordenaron de la Superioridad viajar ese día en el tren de peregrinos, y tuvimos que aceptar, dijo Ignacio Carrizales.

Melchor Sánchez Echeverría, refiriéndose a lo dicho por Luis Gómez Zepeda, en su libro “Sucesos y Remembranzas” en el sentido de que la hipótesis más correcta era de que el maquinista, se durmió, y cuando segundos más tarde se dio cuenta de que el tren

se había “chorreado”, recurrió a hacer una aplicación en grado de emergencia, dijo que ni “el pedal del hombre muerto”, se pudo parar el convoy, precisamente por la falta de aire. Cualquiera que no sabe del mecanismo de una máquina, puede opinar pues es posible que lo hagan erróneamente dijo el maquinista.

Con el paso de los años, se escribieron dos Libros, las memorias de dos protagonistas importantes de esta Tragedia, el Gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, en ese tiempo, licenciado Víctor Manuel Villaseñor, y el ex dirigente de los trabajadores del riel y más tarde, también titular de los FF. CC., Luis Gómez Zepeda, en ambos se hace aparecer a la tragedia como culpables.

Víctor Manuel Villaseñor, en su libro *MEMORIAS DE UN HOMBRE DE IZQUIERDA*, hace ver su fuerte pugna con Luis Gómez Z, y hace también responsable al viejo líder y lo acusa de Sabotaje, de una racha de accidentes incluyéndose el ocurrido en el “Puente Moreno”.

Sin embargo, aporta pocos datos, y hace puras suposiciones como el hecho de que tan pronto como Luis Gómez Zepeda, lo suplió en la gerencia de los FF. CC., por arte de magia, se terminaron la ola de accidentes ferroviarios. Por su parte Luis Gómez Zepeda, que después y por decisión del señor presidente en ese entonces Luis Echeverría Álvarez fue designado Gerente General de Ferrocarriles Nacionales de México, el día 7 de mayo de 1973, supliendo al Licenciado Víctor Manuel Villaseñor quien en su libro por diversos motivos responsabiliza a la tripulación como parte del sabotaje que fue objeto, durante el tiempo que fue gerente de los FF. CC., y sobre todo en los años de 1971 y 1972.

Incluso Gómez Zepeda, en *SUCESOS Y REMEMBRANZAS*, refiriéndose a las memorias de Villaseñor, dice, están plagadas

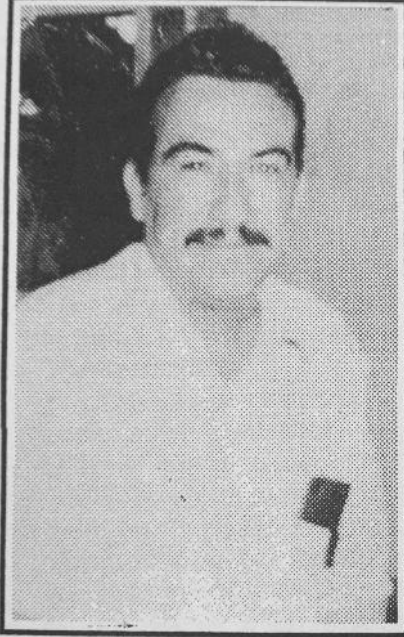
de mentiras y dejan al descubierto que escribió sobre asuntos de los ferrocarriles, sin saber a ciencia cierta lo que en ellos ocurría. Asimismo lo tilda y acusa de apóstol de la infamia.

Gómez Zepeda, rechaza sabotaje en el accidente de “Puente Moreno” como trato de hacer aparecer Juan Manuel Ramírez Carranza, en su libro de Villaseñor, y resalta que dicho dictamen lejos de determinarse la verdad era causa del accidente, lo único que logro fue confirmar a todo el mundo y ayudar efectivamente que el mismo quedara en el misterio para lavar la administración de Villaseñor... Y hace una serie de consideraciones de como sucedió el accidente en el kilómetro KB-909 el 5 de octubre de 1972, en las cercanías a nuestra ciudad.

El Licenciado Víctor Manuel Villaseñor, hace a su modo de ver un pormenorizado análisis que suscitó el accidente de “Puente Moreno”, y en la que reitera plenamente de que la Catástrofe en Saltillo, fue consecuencia de un liberado acto de sabotaje y expone una serie de motivos de que el descarrilamiento fue criminal y provocado. Asimismo pretende llevar agua a su molino, el ex gerente de los FF. CC., toda vez que se había descubierto su intención de hacer aparecer a la tripulación que venía ebria y con mujeres en el convoy, y dice que en un principio rechazó la versión de que la tripulación de la máquina delantera se encontraba en estado de ebriedad, y aduce que las pruebas sanguíneas de laboratorio demuestran lo contrario.

Sin embargo, el Doctor Luis Morales Benavides, hizo público a los medios de difusión de que Villaseñor, lo cesó, porque se negó a dictaminar que estuvieran ebrios los tripulantes del Convoy, y más tarde denunció que lo habían intentado asesinar, y que él personalmente describió el acto de sabotaje en su carro particular,

como lo publicó *El Independiente*, el 28 de octubre de aquel año, y hace referencia el propio Villaseñor, en sus memorias. Asimismo el Doctor Benavides reiteró hoy en día lo dicho hace quince años y sostiene que se negó a firmar varios dictámenes que le presento Villaseñor.



Ignacio Carrizales García, fogonero, dijo que al acabarse el aire a la máquina, no respondieron los frenos de los carros, y por el peso del equipo vino el descarrilamiento.



Sergio Antonio Espinosa Ovalle, uno de los aseadores del tren descarrilado. Dice que "El Cabezón" Quiroz no movió el angular donde pasa el aire de las máquinas a los carros.

SE CARECIÓ DE PRUEBAS

Para hacerse de manifiesto, las calumnias e infamias urdidas contra los tripulantes del tren de peregrino se comprobó que se carecía de elementos probatorios, y esto se hizo presente en la averiguación penal que se siguió contra la tripulación.

Pero a base de declaraciones “arregladas”, o arrancadas bajo presión de obtener la consignación, inicio del proceso y la sentencia que para algunos significó una condena hasta de dieciocho años de prisión...

La Procuraduría General de la República, cuyo titular era en ese tiempo, el Licenciado Pedro Ojeda Paullada, destacó a un elemento, para superar el proceso (Edmundo Sánchez) para auxiliar al agente del Ministerio Público, Rodolfo Briseño Hermosillo, los que se encargaron de “prefabricar”, la declaración, y obligar a la tripulación la firmara, según se supo por fuentes dignas de todo crédito.

Empero, de nada valieron en ese entonces las palabras de los acusados, ante la prensa proclamando su inocencia, y señalando las malas condiciones del equipo, tampoco se tomó en cuenta la actitud valiente y viril, que siempre sostuvo que el examen de la tripulación, definitivamente señalaba, que no venían en estado de ebriedad.

Más tarde la Suprema Corte de Justicia ratificaría las causas con base a lo expresado en las diligencias que se practicaron y diría claramente que se incurrieron en graves faltas de procedimiento, pero para eso habrían de pasar varios años para que se les revocara la sentencia condenatoria, y después es la libertad parcial, en el año

de 1979, ordenada por el Lic. Marcial Flores Reyes, subdirector de Servicios Coordinados de Prevención y Readaptación Social de la Secretaría de Gobernación.

En el año de 1975, habían recobrado su libertad, Pedro Rodríguez Barbosa y Juan Juárez Alvarado, toda vez que el Tribunal Unitario del Octavo Circuito, revocó la sentencia que el juez de Distrito en Coahuila, les había otorgado inicialmente de ocho años, a estos dos últimos citados y garroteros de la multicitada tripulación.

*Tripulación narra los últimos momentos,
antes del descarrilamiento del km 904.
La verdad detrás de la tragedia*

El accidente ferroviario de Puente Moreno cimbró dramáticamente la vida de miles de personas. Casi mil muertes, medio centenar de heridos, un número no determinado de desaparecidos y seis miembros de la tripulación acusados injustamente.

Todo ello ocurrió en medio de un conflicto virulento entre el director general de los Ferrocarriles Manuel Villaseñor y el Líder Nacional del Sindicato. Ambos en sus memorias descargan sus conciencias y culpan a la tripulación.

Afloran versiones de sabotaje, aunque Villaseñor pocas pruebas aporta hay indicios en esa dirección. Sin embargo, Villaseñor en su afán de aferrarse a su puesto descargó toda su fuerza sobre la indefensa tripulación.

Con amenazas y apoyado en la Procuraduría General de la República les fabricaron declaraciones inculpatorias. Nunca se probó

que vinieran ebrios y con mujeres, la Suprema Corte los absolvió de esas imputaciones aunque hubieron de pasar largos años de encierro. Con una infamia salvó Villaseñor su puesto.

Los frenos fallaron al aire se le acabó repentinamente. El equipo era viejo e inadecuado algunos vagones databan de la década de los veinte. Sin embargo, nada de eso se tomó en cuenta, la línea estaba dada, “Nos querían hundir”, todo fue una sarta de mentiras reclama la tripulación del tren especial...

El reportero de *El Independiente*, Raúl Coronado Garcés se dio a la tarea de buscar y entrevistar a decenas y protagonistas del accidente, visitó a los miembros de la tripulación y luego de estudiar una docena de expedientes judiciales, que apilados sobre los cuatro metros de altura, escribe una serie de reportajes que tratan de mostrar la verdad oculta tras la Tragedia del Puente Moreno.

Segundo de una serie, el accidente ferroviario

Eran aproximadamente las veintidós y cuarenta horas, y el tren de peregrinos procedente del Real de Catorce, estaba llegando al kilómetro KB-904 donde se inicia la bajada pendiente descendiente de Carneros, y fue donde los pasajeros empezaron a notar que aumentaba la velocidad en forma excesiva: ya que el tren “culebreaba” y salían chispas de las ruedas.

El Convoy de peregrinos, era estirado por las máquinas 840508, con veintidós carros, de los cuales los primeros 20 venían repletos de pasajeros, salvo los dos de atrás, que venían semivacíos.

El maquinista Melchor Sánchez Echeverría, hizo el recorrido normal perfectamente bien, hasta el kilómetro 904, donde notó

que le fallaba el aire, y se lo hizo ver al fogonero Ignacio Carrizales García, que era el único que lo acompañaba en la máquina. El aire no respondió y de inmediato uso la emergencia, indicándole a la vez a su fogonero abriera las válvulas de emergencia, rápidamente, puesto que es muy accesible las válvulas de emergencia, acatándolo de inmediato el fogonero.

En eso el fogonero Ignacio Carrizales, se acercó hasta donde se encontraba el maquinista y le dijo, que –iba a ver- la otra máquina, para ver que se podía hacer, no volviéndolo a ver, sino después del accidente.

El aire se le acabó por una falla mecánica, precisa don Melchor Sánchez, derivada de que se aventó o se zafó, o quizás se cortó la angular, ósea la manguera del aire, que ya de las máquinas de los carros. Esto hizo que al aplicar los frenos, el aire no pasara a los carros, y solo los frenos respondían en la máquina.

Ni con el freno de emergencia, o el “Pedal del hombre muerto”, respondió el freno, porque no había aire, en eso el maquinista al percatarse de que ni con la emergencia, optó hacer uso del silbato, indicándole a la tripulación aplicaran el freno de mano, en una, dos o tres ocasiones, permanecieron en el lugar del accidente.

El maquinista hasta el kilómetro 904, llevaba una velocidad normal, entre los cincuenta y cinco a sesenta kilómetros por hora o quizás menos, dando entender que se desplazó a mayor velocidad de la permitida; al chorrearse los frenos por la falla de aire, y en el momento que sobrevino el accidente iba a más de 120 kilómetros por hora.

Me grito el maquinista

Por su parte el fogonero Ignacio Carrizales, momentos antes del accidente, al escuchar los gritos de angustia del maquinista se aplicará el freno de emergencia, a la segunda unidad, obedeció y se fue por el barandal del lado derecho de la locomotora, aplicando por una segunda vez la emergencia de la Segunda Unidad, y dice no vio ya al conductor y al maquinista, hasta después del accidente.

Se aplicó el freno en curva

Le contestó al fogonero, que su compañero el maquinista Melchor Sánchez, aplico el freno en la primera curva. Dice que se golpeó fuerte en ambas costillas de los dos lados y potros golpes en la rodilla de la pierna izquierda.

Salió disparado el fogonero

Después del accidente el maquinista notó que había quedado dentro de la cabina, notando tenía fracturas y cortadas en la cara, optando salir por la puerta de la cabina izquierda la que quedo hacia arriba. Salió a buscar al fogonero, no lo encontró ni a Jesús el Conducir, cuando vio a una persona prensada, que le gritaba lo sacra, tal y como lo hice, me Salí del lugar (cabina) con la ayuda de otros jóvenes y personas, los que también me ayudaron a liberar a la persona prensada.

Auxilia a la gente

Posteriormente el maquinista auxilio a los pasajeros a ser entendidos y en algunas maniobras de rescate.

Acepta el fogonero que momentos antes de descarrilar el tren, -que iba ya desbocado 120 kilómetros por hora, salió disparado hacia el lado izquierdo de la máquina, lo que fue lo que le salvó pues, cayó en tierra blanda, porque si se hubiera muerto, ya que las dos máquinas quedaron telescopiadas.

Conductor bajo el vestibulo

Por su parte el conductor Jesús Rocha Serna, explica que momentos antes de iniciarse la velocidad excesiva todo iba normal, en cuanto a velocidades se refiere, y que el gran desplazamiento de velocidad, no permitida en ese tramo, se debió a la falla mecánica derivada del anacrónico sistema de frenos, que el maquinista cumplió de acuerdo a las órdenes que se tenían del despachador y no condujo el tren a exceso de velocidad, sino hasta bajar el kilometraje 904, primer declive, precisamente por una falla.

La única llamada de atención que dio al maquinista por pequeño exceso de velocidad, fue en el tramo Real de Catorce a Venegas; según el conductor.

Pero a pesar de que toda la tripulación cumplió aplicar las medidas de seguridad mecánica y humanamente posible, sobrevino finalmente el accidente en el kilómetro B-909.

El conductor Rocha Serna quedó bajo el vestíbulo de uno de los coches resultando con golpes en la cabeza, pierna del lado derecho, habiéndosele extraviado, lentes, plumas y lápices, habiendo quedado boca abajo y no podía articular palabra por el descontrol que era objeto, ya que había sido golpeado en la cabeza. Después se encontró con el fogonero al que le dijo que era urgente avisar al despachador de la División San Luis, para proteger el tren Número Uno, tal y como lo hizo por la vía telefónica de un aparato de los entonces Ferrocarriles del Coahuila y Zacatecas.

Ya para entonces, el maquinista había encontrado al fogonero, y a los garroteros, Pedro Rodríguez Barbosa, Juan Alvarado y el conductor Jesús, el que relata que de primero no le conoció porque estaba lleno de tierra, gritándole esto para que lo reconociera.

Habla el garrotero Rodríguez Barbosa

Por su parte el garrotero Pedro Rodríguez Barbosa empezó a notar que el tren aumentaba a una velocidad entre los 90 y 160 kilómetros por hora, considerándola alarmantemente, reconociendo que el carro dos cercanos a las máquinas donde viajaba, llevaba exceso de pasaje como la mayoría de los demás coches, notó que los pasajeros rebotaban, -no se podía pasar- no podía tampoco guardar el equilibrio, por los brincos que daba el tren, aunque quiso hacer uso de las válvulas de detenciones, no lo pudo hacer, y afirma que de haberlo logrado, no hubiera podido frenarse por las condiciones en que iba el tren, ya que cada vez iba aumentando la velocidad, sin ningún control y todos los pasajeros iban despavoridos... Al pasar Carneros, hay una bajada pronunciada, hacia el norte, y siempre por

costumbre se checan los frenos, todo el aire y los conductos del aire y todo el equipo de recaudación.

Pero, llegaron a Carneros, y no se hizo la revisión, por lo que le había extrañado el de la voz, aunque reconoció que a veces no se hace cuando hay afirmación de que todo marcha bien.

Agregó que en esta pendiente, bajo bien el tren, ya que todo su aire y frenos iban en perfectas condiciones, ya que en las estaciones anteriores lo había checado en que bajaron como a 55 y 60 kilómetros por hora, todo iba normal, hasta llegar a la Encantada.

En los momentos en que sucedió el accidente, estimó iban a una velocidad de 120 kilómetros.

Trata de calmar a pasajeros

El garrotero Rodríguez Barbosa, dijo que al desplazar a dicha velocidad el tren, en el kilómetro KB-907, las mujeres pasajeros gritaban se agarraran fuerte y se resignaran a esperar impotente el desenlace.

En los momentos que el garrotero trataba de calmar a los pasajeros, vino el desenlace, rebotando los carros unos a otros, y en eso se escuchó un fuerte tronido y salió disparado como muñeco hacia arriba, impulsado por una gran fuerza y al caer se dio cuenta de que el tren había quedado hacia arriba y el techo hacia abajo, quedando muertos y heridos esparcidos por doquier.

Salió por la puerta trasera

Luego como pudo Rodríguez Barbosa, salió por la parte trasera del carro, porque la delantera quedó apachurrada. Dijo que abrió las válvulas de retención y las de la parte superior de mano por el amontonamiento de la gente no lo pudo hacer aunque intento hacerlo.

El garrotero de en medio notó chisporroteo en Carneros

Juan Juárez Alvarado, garrotero de en medio, dijo que a las veintidós horas, cuarenta y cinco minutos pasaron una pendiente descendiente a 55 kilómetros por hora, llegado casi a las veintitrés horas en Angostura, donde ya empezó a notar que el tren aumentaba a gran velocidad, lo note con más fuerza desde el vestíbulo donde viajaba, y a una velocidad superior a los 95 kilómetros por hora.

Daba movimientos bruscos

En este tramo, empezó a notar que daba el tren movimientos bruscos, por lo que fácil deduje que aumentaba la velocidad, por lo que agarró el freno de mano, ya en eso el convoy llevaba una velocidad de más de 100 kilómetros por hora, y eran cada vez más bruscos, los movimientos, perdiendo el equilibrio, sin lograr poner el freno de mano, pues cayó en el paso del vestíbulo, pegándose en el pómulo derecho, notando que sangraba en abundancia, y cuando notó que rebotaba de un lado para otro y al mismo tiempo se

cerraban las puertas de los coches, y se produjo el descarrilamiento hacia el lado derecho de la vía.

Juárez Alvarado quedó inocente diez minutos boca abajo y hacia el vestíbulo del carro, número 14, el cual quedó volcado.

En eso se escucharon gritos de lamento de los pasajeros y al recobrar el conocimiento trato de brincar hacia afuera y al primero que se encontró fue al agente especial, que viajaba en el tren.

Luego trató de avisar a los despachadores, eran las veintitrés y once, y busco al garrotero de atrás Vicente Martínez Torres, pero al no encontrarlo en forma desesperada tomó los útiles para un abanderamiento, arrastrándose y cojeando, pues tenía golpeado el lado izquierdo del cuerpo, y sentía sofocamiento.

Sin embargo, se encontró con la fe de la tripulación.

Juan Juárez Alvarado, en los momentos del accidente, noto que el garrotero Vicente Martínez, ya se encontraba en la Angostura, protegiendo los frenos que le seguían los otros trenes, pues había puesto una luz de petardo, informándole este se regresara al lugar del accidente, y se pusiera a las órdenes del conductor, que era el jefe, a 120 kilómetros por hora, en pendiente descendiente, al entrar a la última curva se aplicaron los frenos, considero que las causas del accidente fue por la alta velocidad provocada por la falla mecánica.

*Vicente Martínez Torres,
abandero el tren numero uno*

Vicente Martínez Torres, garrotero de atrás, dijo que viajaba en el último coche, y notó la gran velocidad de antes de entrar a la

segunda curva, que está entre Carneros y Puente Moreno, donde sucedió el descarrilamiento.

Tan pronto se suscitó el accidente, con golpes leves en el cuerpo, puesto que solo el coche donde viajaba y los que iban adelante se salieron sobre la vía lado derecho, corrió hasta la Angostura, para abanderar el tren Número Uno, que venía siguiéndolos, y evitar otra catástrofe.

Le avisé primero al telegrafista, para que avisara al Despachador y a la estación más cercana, y estos a su vez al conductor Lucio de la Cruz, que venía en el Tren Número Uno, como jefe de la tripulación.

Con lo que las luces de petardo, y me reporte con el conductor Lucio de la Cruz del tren número Uno. Después llego uno de mis parientes y me aconsejó que me retirara del lugar, tal y como lo hizo, agarrando monte saliendo por el lado del Cerro del Pueblo, donde me esperaban abordo de un vehículo.

Siete años después, apareció sano y salvo, solo para serle notificado el juez, que prescribió la acción penal en su contra.

Para rescatar a heridos

Siendo las veintitrés y veinte horas, se recibió una llamada telefónica a la Agencia del Ministerio Público, del fuero común, a cargo del Licenciado Homero G. Cadena, informando que se había registrado un accidente ferroviario, el convoy procedente del Real de Catorce SLP, con veintidós carros furgones, estirados por las máquinas 8405 y 8408, lo que por su gran magnitud había un sin número de lesionados y personas muertas.

De inmediato se trasladaron al lugar del accidente para dar fe de rigor de los muertos, ya que para entonces era un ulular de sirenas de ambulancias de la Cruz Roja, del ISSSTE, del Seguro Social, de los Bomberos del GIS, de la Harvester, y por las dimensiones y magnitud de la tragedia, ya que se hablaba en ese entonces de cerca del mil muertos hubo una gran solidaridad de todo el pueblo, y que se congregaron en el kilómetro KB-909, centenares de personas, confundándose con camarógrafos, fotógrafos y reporteros de los medios de difusión. Todos unidos, ayudaban a rescatar a las víctimas, muertos y heridos.

Personal de talleres, de oficinas express de los Ferrocarriles, de diversos medios de difusión, -toda vez que se corrió la versión de que eran cientos de muertos y heridos algunos atrapados entre las moles de acero de los carros y algunos se estaban encendiendo, todos corrieron al auxilio. Los médicos, enfermeras, no solo de hospitales, sino de particulares, ofrecieron su solidaridad y apoyo, constituyéndose en el sitio del accidente, para que los más humanamente posible ninguno de los heridos se dejaran de atender.

En el lugar del accidente, todo era restos esparcidos por doquier, *truks*, ruedas, vagones encaramados unos a los otros y algunos sobre las locomotoras, -unos ardían- se decía que eran más de 1,604 peregrinos, los que habían ido a las festividades en honor a San Francisco de Asís, pero muchos a no regresaron a su hogar.

Pavoroso espectáculo

Era pavoroso el espectáculo de carros y máquinas volcadas, unas ardiendo, los gritos de lamento por doquier, y para entonces muchas

personas, buscaban a sus seres queridos, moviendo los cadáveres tratando de identificar a sus familiares.

Ya para entonces, el Procurador de Justicia en el Estado, Antonio Flores Melo, se había reunido personalmente en el sitio del accidente y dirigía personalmente con los agentes del Ministerio Público las diligencias. El presidente municipal Profesor Arturo Berrueto González y el Gobernador Eulalio Gutiérrez Treviño, hacían recorridos por el lugar para apoyar todas las gestiones de apoyo y ayuda a las víctimas y a sus familiares.

Tan solo el Hospital del Ferrocarril, dio cabida en esa madrugada del día 6 de octubre, a ciento sesenta lesionados, y todos, los médicos de cualquier especialidad entraron en acción, unos curando, otros operando pese a que en ese nosocomio tenían solo treinta camas.

Igualmente a contención en la Clínica ISSSTE, Seguro Social, Hospital Universitario y en clínicas particulares, repletos de heridos y los más graves, eran llevados a clínicas u hospitales de Monterrey.

Los taxistas se solidarizaron, y a la gente que carecía de recursos, sin importar los trasladaba a hospitales, en forma gratuita, el objetivo era salvar vidas.

También, los ferrocarrileros y voluntarios familiares de los pasajeros, y otros que sin serlo, ayudaban afanosamente, por varias horas, a rescatar a los heridos.

Decenas de personas se congregaron al hospital

El Hospital Universitario, donde se encontraba el anfiteatro decenas de personas se amotinaron; querían identificar a los muertos

para saber si entre las víctimas se encontraban sus familiares, que habían ido a Real, y temían que hubieran fallecido en el fatídico tren.

El Oficial Mayor de Gobierno, Licenciado Humberto Gómez Villarreal, fue comisionado por el Gobernador Eulalio Gutiérrez Treviño, coordinará las funerarias, para la identificación entrega y sepultura de las víctimas.

Escenas dantescas

Todo era lamento y lloridos en el lugar del siniestro, cientos de muertos y muchos heridos, mutilados con lacerantes deformidades, condenados a llevar a cuestas una vida de infortunios.

Decenas de voluntarios y cuadrillas de trabajadores, del riel se esforzaban para retirar los escombros del tren, y cada vez más con el transcurso de los minutos, aumentaban las escenas de dolor y dantescas, al remover los restos de las piezas, y encontrar cadáveres quemados, aplastados e irreconocibles.

Por su parte muchos saltillenses cooperaron, llevando ropa, comida y otros alimentos, a los lesionados y a sus familiares, apoyando la acción encabezada por la entonces primera dama, Margarita Talamás de Gutiérrez.

No venían ebrios: Dr. Morales

La tripulación, aunque según el maquinista Melchor Sánchez, fue llevado a la Clínica del Hospital en una máquina de patio, el Doctor Luis Morales Benavides, aseguró fue llevado en un taxi, y

tan pronto como llegaron, antes de las doce horas, al Hospital fueron atendidos personalmente por él, diagnosticando que no venían ebrios, auxiliando en atender a la tripulación el doctor Almanza, y la Jefe de enfermeras de apellido Mazaua.

Epílogo de dolor en el panteón

El epílogo del dolor, se hizo presente en el Panteón Santo Cristo, San Esteban y en el Santiago, -más en estos dos últimos-, donde decenas de cadáveres mutilados, sin lograr identificar plenamente por estar irreconocibles fueron enterrados en fosas, tipo zanjas.

Exceso de velocidad la causa, determinaron los peritos

Cabe indicar que tan pronto sucedió el accidente, la terminal de pasajeros, sufrió un apagón, y se tuvo que echar a funcionar una planta de emergencia, para que con un pequeño foco, los telegrafistas, recibieran y enviara mensajes y llamadas, de la superioridad y de los despachadores, sobre el terrorífico accidente.

El teléfono 3-16-28 de telégrafos del ferrocarril, empezó a timbra en repetidas ocasiones, de autoridades, reporteros de los diversos medios de difusión, solicitando información sobre el trenazo.

Enrique Navarro, mensajero del turno de una a siete horas, afirma que también pidieron informes, del New York Times, de varios periódicos de Texas y Chicago. Esto aproximadamente a las veintitrés horas.

Las ambulancias del ISSSTE, Cruz Verde, Seguro Social, que venían procedentes de Monterrey, llegaban directamente a la

terminal del FF. CC. de pasajeros, y de ahí los orientaban el camino a seguir, toda la calle de Obregón y carretera a la Antonio Marro para auxiliar a los heridos.

Que también los primeros en llegar, fueron vecinos de rancherías cercanas al lugar del accidente, así como estudiantes internos de la Universidad Agraria “Antonio Narro”.

Quince días después, del anuncio oficial fue de 234 muertos y otro similar número de heridos. Pero, la mayoría de la versión generalizada en Saltillo y gente que participo en las maniobras de rescate, no estuvo de acuerdo, y aseguran que el número de muertos fue de cerca de los mil y más de mil heridos.

Algunos hogares quedaron sin sobrevivientes, casas cerradas y algunos otros miembros de otras familias jamás regresaron a su hogar y el señalar sus familiares que andaban en las Festividades del Real de Catorce se dedujo, que murieron en accidente ferroviario, de más gran magnitud, que se tenga memoria en los últimos cuarenta años en México.

Que el “Cabezón” Quiroz corto angular del aire

Al cumplirse hoy quince años de sucedido el fatídico trenazo hay la versión generalizada de la mayoría de los trabajadores del riel incluso versión que dio a *El Independiente*, el maquinista Melchor Sánchez, en el sentido de que fue el conductor de apellido Quiroz, mejor conocido como “El Cabezón”, quien cortó el angular del aire, y por eso se derivó la falla.

Empero, sin embargo, uno de los cuatro Aseadores del tren peregrinos, Sergio Antonio Espinoza Ovalle, aseguró que él viajaba

en el sexto carro, en los últimos momentos antes del descarrilamiento acompañado del conductor Quiroz, (que tenía varios días de franco sin trabajar), con el que venía platicando en el trayecto del viaje, hasta que noté que la velocidad era excesiva del tren, y fue entonces cuando invitado por el también aseador Jesús Perales González, (quien falleció en el lugar), nos fuimos al primer carro, junto a las locomotoras, llegando incluso hasta las máquinas, viendo claramente a la tripulación, maquinista y fogonero los cuales venían trabajando solos, en forma normal, sin mujeres y menos borrachos.

Dijo que la planta de aseadores en dicho tren, fueron comisionados Francisco Hernández Urbina, Guadalupe Hernández Yanes, Jesús Perales González y yo. “El Cabezón” Quiroz, también murió, ya que nunca jamás se volvió a saber de él.

Más adelante indicó que la versión generalizada de los ferrocarrileros, es de que “El Cabezón” Quiroz, tenía tres días de farra en el Real, siempre andaba armando, y les jugaba bromas a los tripulantes de los trenes, por lo que se llegó a considerar de que fue el que cortó el angular, por eso no paso el aire.

Pero, por mi vida y mi madre, que no “fue El Cabezón”, el que cortó el aire angular, dijo Sergio Antonio Espinoza Ovalle, lo que pasa es que por la velocidad, falta de aire, no respondió el equipo viejo de los carros, y aseguró a que a pesar de que vio en varias ocasiones durante el viaje desde Saltillo, hasta el regreso del Real a la tripulación, nunca vio a mujeres que ni venían ingiriendo bebidas alcohólicas.

Daños ocho millones en perdidas dijo el ferrocarrilero

Las autoridades peritos de los FF. CC., y de Averiguaciones Previas de la Procuraduría General de la República, dedujeron que los daños fueran por ocho millones de pesos, ya que encontraron que los rieles planchuelas, clavos, durmientes y balastros, se encontraron en buenas condiciones y sin huellas notables de freno en la vía, quedando voladas las dos locomotoras, sobre el lado derecho de la vía y destruidas en su totalidad, tanto por el resto del demás equipo del convoy.

Coches volcados y quemado

Los coches volcados y quemados fueron los NM-3829 NM-4987 NM-4919 y 4080; quedando semidestruídos destruidos y algunos con huellas de quemaduras en algunas partes de los carros. Los Números NM-3210, NM-4003, NM-3296, NM-4080, NM-3253, NM-4916, NM-4896, NM-3267, MNM-3748, NM-4851, NM-4970, NM-3930, NM-3816, aparecen números correspondientes.

Exceso la velocidad la causa

Cabe hacer mención que la Dirección de los Ferrocarriles, encabezados por funcionarios del ferrocarril, Carlos Bañuelos Monterrubio y Daniel Cuto Soberanos, se presentaron ocho horas después del descarrilamiento y presentaron un estudio hecho en el lugar del accidente, dando como conclusión que dicho accidente se debió a la velocidad en la curva izquierda y en una pendiente de dos grados, de acuerdo a la correcta interpretación y estudio

del velógrafo, el cual es un rollo de papel con rayas longitudinales, donde aparecen perforaciones en ambos extremos y en las líneas longitudinales a la velocidad que puede desarrollar una máquina de tracción, y que en este rollo de papel se coloca en un aparato que se llama velocímetro que señala el inicio de una máquina hasta su paro definitivo.

En este caso dice el velocímetro que el Tren Peregrinos se desplazaba a una velocidad de 120 kilómetros, a la hora que se verificó el accidente, en el kilómetro KB 909, más siete postes.

Descartan falla mecánica

Dos días después del accidente el día 7 de octubre de 1972, los peritos de Averiguaciones Previas de la PGR, Víctor Manuel Arizmendi, y Juan Sepúlveda Camacho, en el estudio que hicieron del avalúo de daños y causas del percance, manifestaron que la causa del accidente fue exceso de velocidad, originado por descuido inexacto de velocidad hasta llegar al descarrilamiento. Consideraron los peritos que el maquinista estuvo haciendo uso continuo de aplicaciones al aire, para frenar. A partir de este último punto se observa incremento de velocidad hasta 75 kilómetros por hora; que es notablemente excesiva con relación a la autorizada que es de 55 kilómetros por hora. Que se trata de una pendiente descendiente continua, lo que para corregir ese peligroso exceso de velocidad fue necesario que el maquinista aplicara nuevamente y en forma excesiva los sistemas de freno provocando el calentamiento de las matrices.

Velocidad ciento dieciocho kms por hora

En el kilómetro 904, es decir a cinco kilómetros antes del descarrilamiento, se permitió que indebidamente, a volver a aumentar la velocidad del convoy, violándose nuevamente el límite máximo de velocidad permitida en ese tramo, llegando a una velocidad de 118 kilómetros en el lugar del, descarrilamiento.

Rechace varios dictámenes, no solo uno y fui destituido. Dr. Luis Morales

A quince años del trenazo de “Puente Moreno”, del tren de peregrinos que venía procedente de Real de Catorce, con destino a Saltillo, el Doctor Luis Morales Benavides, sostiene que no estaban ebrios, refiriéndose a la tripulación del tren Extra de pasajeros 8405-08 y me negué a mentir y rechace no solo un dictamen sino varios donde se afirmaba, sin ser cierto que venían borrachos, y por esta razón fui destituido como director del Hospital de los Ferrocarriles Nacionales de México, en Saltillo, afirma categóricamente el Doctor Luis Morales Benavides, al ser entrevistado por el periódico *El Independiente*.

Gracias al periódico *El Independiente*, que fue muy certero en informar sobre la verdad y la infamia que pretendía Víctor Manuel Villaseñor de hacer aparecer a toda costa que la tripulación, sobre todo el maquinista Melchor Sánchez Echeverría que venían ebrios, y apoyado también pro toda la prensa Nacional, radio, televisión y prensa escrita, y del entonces senador Óscar Flores Tapia, que me defendieron a capa y espada a decir la verdad, tras de ser destituido como director del Hospital del Ferrocarril, aquí en la

Capital Coahuilense, porque me negué a mentir, pues reitero que la tripulación no venía ebria, y detalla cómo se atendió a la tripulación del tren descarrilado el 5 de octubre de 1972, llegando a Saltillo, desde su llegada al hospital del Ferrocarril: Melchor Sánchez Echeverría (maquinista), Jesús Rocha Serna (conductor), Ignacio Carrizales García (fogonero), y los garroteros, Juan Juárez Alvarado y Pedro Rodríguez Barbosa, excepto Vicente Martínez Torres porque huyó del lugar del accidente kilómetro KB 909 más trescientos metros.

Se vinieron en un taxi. No trataron de matarlos

El Doctor Luis Morales Benavides, indica que la tripulación tan pronto como sucedió el accidente o descarrilamiento, aproximadamente a las veintitrés y seite del ya lejano 5 de octubre de 1972, hubo una solidaridad del pueblo saltillense, enfermeras, médicos, taxistas, trabajadores del ferrocarril obreros y gente de todos los estratos sociales se apersonaron al lugar de la tragedia, toda vez de saber la magnitud del accidente ferroviario, solo comparado con el que había sucedido en Jiménez, en los últimos 20 años.

Hace saber el Doctor Morales Benavides, que es mentira que se hubiere pretendido linchar a los integrantes de la tripulación, Quien de los pasajeros se iba a atrever o más bien acordarse, cuando tenía a su alrededor dantescas escenas de dolor y muerte.

“En este sentido, afirmo no es cierto que la gente tanto los voluntarios y familiares que fueron a ayudar a rescatar las víctimas, como los pasajeros trataran de linchar a la tripulación, puesto que yo fui testigo de los hechos, porque a los pocos minutos del accidente, me apersoné, y procedí de inmediato, se diera prioridad atender a

los heridos, y en esa noche recibí 1,601 lesionados, cuando en el hospital del ferrocarril, solamente teníamos treinta camas.”

No trataron de escapar

Se dispuso a la tripulación fuera traída en un taxi, y en el camino según puede constatar, porque veníamos en otro vehículo cerca donde venían Melchor, Ignacio, Jesús Rocha, y los dos garroteros, y en el trayecto al hospital ni durante su estancia en el mismo, no intentaron darse a la fuga.

Hubiera sido muy fácil escapar, dice el doctor

El ex director del desaparecido Hospital de Ferrocarril, Luis Morales Benavides dijo que hubiera sido muy fácil, para los tripulantes huir no solo del lugar del accidente, sino cuando venían en el taxi, o bien en el hospital, pero nunca lo intentaron, ya que las lesiones que presentaron no eran de consideración, aunque un poco leves... De modo que si podían caminar, o bien correr, excepto Juan Juárez Alvarado (garrotero) que cojeaba al caminar y el maquinista Melchor Sánchez, quien resultó con cortadas en el rostro.

Poco antes de las doce horas llegaron al hospital del FF. CC.

“La tripulación, llegó poco antes del descarrilamiento, ocurrido al sur de la ciudad, más o menos ente las once cuarenta a once cincuenta, junto con los primeros heridos, siendo atendidos en las curaciones, por un servidor, quien procedí, ante todo primero hacer un examen

médico a los tripulantes del ten y comprobé que no venían ebrios. El Doctor Almanza, curó de las heridas en la cara del garrotero Melchor Sánchez Echeverría, ayudado por la jefa de enfermeras del hospital, del apellido Mazawa, quien afirmo en sus declaraciones ante el Ministerio Público, que ninguno de los tripulantes venían en estado de ebriedad y no presentaron aliento alcohólico.

Esa noche recuerdo, dice el Doctor Luis Morales Benavides, hice tres operaciones de cráneo, y para fortuna, las tres personas lograron vivir.

Llego Villaseñor

Al día siguiente 6 de octubre, llegó el gerente del Ferrocarril acompañado de su esposa, y de otros funcionarios del Ferrocarril, uno de apellido Lizárraga y por el director de la región de Hospitales del Ferrocarril, Docto Romeo García Benavides y a pregunta expresa del gerente Licenciado Víctor Manuel Villaseñor, le manifesté la ineficiencia de un laboratorio en el hospital del Ferrocarril aquí en Saltillo, para realizar con exactitud los análisis sanguíneos para detectar al alcoholismo y las drogas, que por tal razón, siempre se recurría en ciertos casos a los servicios del hospital Universitario de Monterrey, y algunos otros particulares, para obtener con eficiencia y exactitud los análisis.

“Prefabricado” el dictamen: Tecnológico de Saltillo

Por enésima vez, vuelvo a decir ante esta circunstancia la tripulación del tren descarrilado en “Puente Moreno”, hace quince años no estaban ebrios, me negué a mentir y fui destituido, expresa

el Doctor Luis Morales Benavides, exdirector del hospital de los ferrocarriles, en esta ciudad, y sostiene una vez más que el gerente de la empresa ferrocarrilera, el Licenciado Víctor Manuel Villaseñor, a base de presiones, quería que firmara un certificado médico, y declarara que los tripulantes del fatídico convoy estaban ebrios.

“Serían como a las 8 de la noche, del día 6 de octubre cuando en el hospital del ferrocarril, el gerente de los ferrocarriles, Víctor Manuel Villaseñor, me mandó llamar, rodeado por una nube de guaruras y de policías judiciales, dejando notar la pistola que traía fajada bajo el canto, indicándome que iba a enviar a la tripulación a la penitenciaría, y que firmara un certificado médico, practicado quince horas después del accidente y otros papales, supuestamente también certificados médicos, negándome hacerlo, ya que no me constaba que venían borrachos, y por eso vino mi destitución”.

Me negué a que los dieran de alta: Doctor Benavides

Relata el Doctor Morales Benavides, que en estos momentos se negó que sacaran a la tripulación del Hospital, indicándole a Villaseñor, que el único autorizado como médico y Jefe del Hospital, para darlos de alta, era yo claro como médico, y si salían, -sobre todo al penal- tenían que ser bajo su estricta responsabilidad. Le hice ver añade el doctor Morales, que había peligro de que cualquiera de los integrantes, pudieran sufrir un paro cardíaco, por la impresión y magnitud del accidente.

Fue cuando me dijo entonces que mis servicios no servía, y salí después de las 8 de la noche, del hospital un poco desconsolado, pero no abatido, puesto que sabía y en mi conciencia tranquila, había sido

honesto al decir la verdad, y no hundir a cinco ferrocarrileros y a sus familias, de modo que en lo moral, me sentí más fuerte que nunca, sin embargo, al llegar a mi casa, y de darle la noticia a mi esposa, la que me felicito igual que mis amigos y parientes, al día siguiente al darse cuenta por medio de la televisión, y la radio, que había sido destituido como director del Hospital, también me felicitaron, pero me consideraron un hombre muerto.

“Quien contradice la palabra de un presidente”, es hombre muerto, me decían mis amigos y parientes personalmente y por la vía telefónica, cuyo teléfono, no dejo de trabajar tanta llamada, el día 7 de octubre. Recibí primero el apoyo solidario de todos los ferrocarrileros por mi actitud valiente; de médicos de Saltillo, y de todo el país, a través de los presidentes de las asociaciones de Médicos”.

Fue por mi destitución

Recuerda el Doctor Luis Morales Benavides, que el día 7 de octubre de 1972, me presente al hospital Ferrocarril, y por instrucciones superiores, fui atendido por el doctor Athie, Jefe de Médicos y personalmente por escrito, me dio mi cese, fue un día muy duro para mí, pero tenía que rechazar esa calumnia, y mi hijo Toño, que hoy es un profesionista me acompañaba, y al salir del hospital con todas mis pertenencias, que me había sacado de mi departamento de mi escritorio, note que mi hijo venía llorando, y al voltear a verlo le pregunte que por qué lloraba. Y me contestó, que porque me habían corrido, a lo que le hice ver, que me sentía orgulloso, porque me habían corrido por sostener la verdad al negarme a mentir, para no perjudicar a seis familias.

Me opuse sacaran a tripulación del hospital

Más adelante, el Doctor Luis Morales Benavides, dijo que el gerente de los FF. CC., Licenciado Víctor Manuel Villaseñor, a toda costa, quería remover del hospital a los miembros de la tripulación para llevarlos a la penitenciaría –como lo logró– para presionar, golpearlos y señalaran en sus declaraciones venir ebrios, para hacerlos aparecer como culpables del accidente ferroviario más trágico, que se recuerda en el Estado y en el País.

Nunca hable con la química

El Doctor Morales Benavides, dice que en el lapso de que sucedió el accidente, hasta que cesado nunca vio ni dio instrucciones la química Maretha Elena Ordaz Lozano, para que hiciera los análisis de la tripulación.

Después que me negué a mentir y firmar varios certificados tuve el conocimiento, que ella, realizados los análisis de sangre a la tripulación y había detectado setenta y cinco miligramos por alcohol de cien mil litros al maquinista Melchor Sánchez Echeverría y setenta Mg por cien ml. Al garrotero Juan Juárez Alvarado (quince horas después del accidente), cuando yo personalmente había tendido a toda la tripulación, en los últimos minutos del día 5 y los primeros minutos del 6 de octubre, y me percate directamente que las personas que integraban la tripulación, no llegaron en estado de ebriedad, ni presentaban signos en tal sentido.

“Me negué a firmar certificados”, don Antonio Estrada, OFT y el apoyo solidario, hicieron me reinstalaran

Dijo el Doctor Luis Morales, que se negó a firmar varios certificados médicos, donde se manifestaba, que toda la tripulación venía ebria.

Precisó que el examen de laboratorio que hicieron en el Tec de Saltillo, fue inventado por Víctor Manuel Villaseñor, para culpar a la tripulación del accidente y comprobar que venían ebrios, no obstante que años más tarde dijo públicamente, que dicho examen no pasó por sus manos y lo enviaron directamente a la procuraduría.

También me negué a firmar un certificado médico, elaborado y firmado, sin venir a Saltillo, el día del accidente y el día seis, el doctor Pascual Hernández Padilla, cirujano y Jefe de los Hospitales Ferrocarriles de México. Así es que en medicina legal, se la ganó de calla a Manuel Villaseñor, añade nuestro entrevistado.

Hace notar, que el examen realizado en el Tecnológico de Saltillo ya había pasado más de quince horas del percance ferroviario, de modo que carecía de validez.

Prefabricaron el certificado médico, porque me consta que Melchor Sánchez Echeverría, el maquinista, es abstemio, nunca ha tomado una copa de vino, y cuentas sus familiares, que una vez hizo una fiesta de quince años a una de sus hijas, y regaló vino en abundancia y él ni siquiera tomó una copa.

Se me hizo extraño, ver por televisión, a las seis horas, en un noticiero de Monterrey, una entrevista en el penal, al maquinista Melchor donde manifestaba, que venía borracho, robusteciéndose mi hipótesis, que ya lo habían obligado a las veinte horas, un día

antes, de que se me cesó por oponerme los sacaran del hospital, y así hacerles confesar a base de golpes, como más tarde ante el juez, declararon. Esta declaración por TV de Melchor Sánchez, fue el día 7 de octubre (horas antes de mi destitución).

Con el apoyo de los medios de difusión especialmente de don Antonio Estrada Salazar, director en ese tiempo de *El Independiente*, del senador Óscar Flores Tapia, de todo el gremio rielero, logré se me reinstalara por parte del propio Villaseñor, y por instrucciones del Presiente Luis Echeverría Álvarez, treinta días después de mi cese.

A don Antonio, lo menciono porque fue el primero en defenderme con su información verídica, y que detectó de inmediato la intención de Villaseñor, de hundir con calumnias a la tripulación. Al gremio ferrocarrilero, porque siempre me apoyó y me alentó, quizá, dijo ese apoyo venía de parte del también exdirector de los F.C, Luis Gómez Cepeda, Ferrocarrileros de todo el país, me enviaban felicitaciones, por mi actitud de negarme a prestar a una infamia

Y a Óscar Flores Tapia, por su intervención en la Cámara de Senadores, hasta con el presidente de México, Luis Echeverría, hasta mi reinstalación el 3 de noviembre como director del Hospital. Nunca podré olvidar, como los propios ferrocarrileros, me defendían, una vez que se me intento asesinar, cuidaban mi casa, y me protegían a donde iba en esos días. Tampoco podré olvidar, como en manifestaciones, no solo de los rieleros, sino con el apoyo de gente del pueblo, me recibió en el Hospital del FF. CC., el día que regresé como director, hasta un año después de que se me terminó, con todos mis derechos y mi indemnización conforme a la ley.

Recuerdo el día que regresé como director, “había mariachis y un centenar de personas en las puertas y pasillos del hospital”, asegura el

Doctor Morales Benavides, e indica que entre ellos estaba la famosa Gallina, del populoso barrio del “Ojo de Agua”.

Denuncia OFT la felonía

Asimismo el Doctor Luis Morales Benavides, hace notar como el ex-gobernador Óscar Flores Tapia siendo senador por Coahuila y después en su libro LÓPEZ PORTILLO Y YO, hace público como Víctor Manuel Villaseñor, para aliviar un poco la tirantez, ordenó el cese fulminante del director del Hospital, y así obtuvo la autorización para llamar al director de ferrocarriles a informar sobre el Estado de la Empresa.

Finalmente, gracias a las gestiones de Óscar Flores Tapia, para recuperar la Dirección del Hospital del FF. CC., y quedar limpio de la culpa que pretendió cargarme Villaseñor, para que fuéramos a la Casa de Villaseñor.

Tal y como lo narra Óscar Flores Tapia, en diciembre nos recibió Villaseñor, en su domicilio particular, quien por cierto en bata nos recibió, y el senador, le explicó la razón de la presencia de nosotros en su casa, y le solicitó que por instrucciones del presidente, Licenciado Luis Echeverría Álvarez, dispusiera de mi reinstalación en el empleo que se consideró, se me había quedado injustamente.

Villaseñor, dice Morales Benavides, pretendía para reinstalarme, pero tenía que ir a la Televisión, a negar públicamente, que me había despedido y declarar que la tripulación del tren accidentado iba en estado inconveniente.

Por mi parte, le hice ver a Villaseñor, que esto jamás lo haría, puesto el empleo para mí no era tan importante, y aduce Morales

Benavides, tener su clientela en Saltillo, muy conocida, de muchos años atrás, de modo que el empleo deberás, no me hace falta la prueba es que al año fui jubilado de los FF. CC. y a la fecha vivo en mi profesión gracias a mis clientes que me buscan.

Ante la insistencia y negación de no reinstalarme, Manuel Villaseñor, Flores Tapia, trató de hablar con el presidente Luis Echeverría, obligando al entonces gerente de los Ferrocarriles, a cambiar su actitud y ordenar regresará a mi empleo, firmando para ello una hoja de papel, mi reinstalación definitiva.

*Con la destitución Villaseñor solo
se cesó del ferrocarril*

Abundando en el tema, el Doctor Morales Benavides, afirma que el solo trabajo, después del accidente como director del Hospital, menos de veinticuatro horas, y al destituirme Villaseñor, al no prestarme a firmar una cosa que me constaba no era cierto, como hacer aparecer a la tripulación venía ebria, sin carecer de fundamento, considero que “yo le aventé una papa caliente”, o un “alacrán”, al renunciar, y él la agarró, y eso le costó el puesto, afirma Luis Morales Benavides.

*Cuatro horas después del accidente removieron
velógrafo de la máquina*

Más adelante en la charla que sostuvo el Doctor Luis Morales Benavides en el Periódico *El Independiente*, expresa su familia estuvo muy orgullosa de mi proceder, al negarme a mentir, ante el Gerente de los Ferrocarriles, y así incluso mi esposa María Cristina

Elizondo Villarreal, lo expresó públicamente, a algunos medios de información en esa fecha, y lo seguimos sosteniendo.

También mis hijos, el Doctor Luis A. Morales Elizondo, la Licenciada María Cristina Elizondo Villarreal y Antonio Morales Elizondo, este es el que me acompañó aquel 7 de octubre, a recoger mis pertenencias al hospital, después de haber sido destituido, injustamente.

Generación de 1942

El Doctor Luis Morales Benavides, es egresado de la generación 1942, de la Escuela de Medicina de la UNAM, y de entre compañeros de su generación, en Coahuila, se cuenta al exalcalde de Parras de la Fuente, Dr. Gregorio González Núñez, y el actual director del Hospital del Niño Doctor Felipe González Núñez, y el actual director del Hospital del Niño Doctor Felipe Calderón Mireles.

Esposa de Villaseñor quería dar juguetes día de la tragedia

Un día después de la tragedia de Puente Moreno, la esposa del licenciado Víctor Manuel Villaseñor, se presentó al Hospital Universitario Saltillo, y pretendió entregar juguetes a los niños de los peregrinos, sobrevivientes que venían en el fatídico tren, y así se lo hizo saber al Doctor Felipe Calderón Mireles, director del Hospital Universitario, quienes se encontraban demasiado ocupado, coordinando la atención de los enfermos, varios de ellos de gravedad.

Ante la insistencia del enviado de la esposa de Villaseñor, no hizo más que en forma enérgica, mandarle decir, que primero su deber como médico, era darle atención médica a los heridos. No era posible en ese momento dar juguetes a niños, cuando muchos de ellos y sus familiares, estaban en peligro de morir, por las lesiones recibidas, en el accidente ferroviario, le comentó el doctor Mireles, visiblemente molesto, a personal médico, de dicho hospital, que al igual que él daban atención lo más humanamente posible y se afanaban a salvar la vida de decenas de heridos.

Denuncia del ferrocarril y se abre la averiguación penal

El mismo día 6 de octubre, el ferrocarril, puso su denuncia correspondiente, ante la Procuraduría General de Justicia, y solicitó se abriera la averiguación penal, contra los tripulantes Melchor Sánchez Echeverría, (maquinista) Ignacio Carrizales García (fogonero) Pedro Rodríguez Barbosa (garrotero adelante), Juan Alvarado (garrotero maromero) y Vicente Martínez Torres (garrotero) de atrás, así como a quien resulte responsable.

Involucran a Limón Borrego

Durante la averiguación previa penal el Ayudante del Superintendente de los Ferrocarriles Nacionales de México, de la División San Luis, Santiago Limón Borrego, fue señalado como el que subió las mujeres y un cartón de cerveza, a la tripulación, durante la estancia del tren de peregrinos, en el Real de Catorce, y después de una forma muy misteriosa y poco usual se bajó en la

estación de Venegas, cuando debió de seguir en el tren supervisando su corrida, hasta Saltillo.

Serie de contradicciones

Cabe señalar, que en las declaraciones en las diligencias practicadas durante la integración de la averiguación, el maquinista y fogonero cayeron en una serie de contradicciones, ante el Agente del Ministerio Público del Fuero Común, coinciden en señalar a Melchor Sánchez Echeverría e Ignacio Carrizales García, que subieron a tres mujeres, que les dieron un raid, porque así los solicitaron, en la estación la Ventura, quienes tenían aspecto de la vida galante.

Coinciden asimismo, que una de ellas, se fue con el conductor Jesús Rocha Serna, otra con el maquinista y otra con el garrotero.

Sin embargo, Jesús Rocha Serna, dijo ante el MP del fuero común, que carecía de veracidad, lo dicho por el maquinista y el fogonero, ya que en el trayecto del recorrido de dicho convoy, no habían subido mujeres a las máquinas del convoy.

(Nota: este reportaje ganó el premio Estatal de Periodismo Miguel Ramos Arizpe 1988; fue publicado en tres partes, dos de las cuales se reprodujeron en este libro de manera textual. Sin embargo, no fue posible conseguir la tercera parte. El reportero que lo escribió, Raúl Coronado Garcés perdió sus copias en un incendio. Y en cuanto a los archivos de *El Independiente*, Jorge Arturo Estrada, quien fungía como director de ese periódico en 1988, nos explica que lamentablemente no se conservaron. Los ejemplares de las primeras dos partes aparecidas en el suplemento Siete Días de *El Independiente* forman parte de la colección privada de *El Heraldo de Saltillo*)

EL TREN AZO QUE MARCÓ A SALTILLO

*Reportaje publicado en el periódico Palabra
el 5 de octubre de 2002, escrito por la reportera
Patricia Ramos*

En diversos medios de comunicación de México y el mundo, el trenazo de Puente Moreno, ocurrido cuando el llamado Tren Peregrino regresaba de Real de Catorce, la noche del 5 de octubre de 1972. Los periódicos consignaron el accidente y el número de muertos, que aumentaba todos los días conforme se movían las láminas de los carros del convoy.

El accidente reunió en el área a socorristas, voluntarios, policías, religiosos, soldados y ferrocarrileros en la zona de desastre. Fueron testigos de la tragedia y todo quedó reflejado en fotografías que se conservan en la Hemeroteca Nacional.

El 5 de octubre de 1972 dejó su marca en la historia de Saltillo.

El ferrocarril, su principal vía de comunicación, fue protagonista de un percance que a treinta años de distancia aún provoca que surjan extrañas anécdotas de vida y de muerte sobre los más de 2,000 pasajeros que habrían abordado el Tren Peregrino descarrilado en Puente Moreno, procedente de Real de Catorce, en San Luis Potosí.

Por tradición, las fiestas en honor a San Francisco de Asís congregaron el 4 de octubre en ese poblado miles de católicos que pretendían honrar al santo por un favor hecho en una gracia que pedirle.

Pero un día después, los peregrinos distribuidos en veintidós viejos carros abordaron el convoy de regreso a Saltillo y, diez kilómetros antes de llegar a su destino, este cambió drásticamente a las veintitrés y, cincuenta y cinco horas, cuando descarriló el tren en las curvas que anteceden al Puente Moreno.

La tripulación compuesta por el maquinista Melchor Sánchez Echeverría, el conductor Jesús Rocha Serna, el ayudante de maquinista Ignacio Carrizales García y los garroteros Juan Juárez Alvarado, Pedro Rodríguez Barbosa y Vicente Martínez Torres, salió prácticamente ilesa del percance.

Las máquinas recostadas sobre la tierra y los coches que terminaron su carrera unos sobre otros, fueron los retratos grabados en fotografías a blanco y negro que sirven hoy para dar testimonio del desastre.

Relatan ferrocarrileros hoy jubilados, y que en ese tiempo auxiliaron en el desahogo de la vía del percance, que también participaron al igual que otros miembros de cuerpos de auxilio y resguardo, en la extracción de cuerpos mutilados, o de heridos por quemaduras o pérdida de extremidades.

Desde entonces, año tras año Saltillo vuelve a recordar el 5 de octubre porque aún corren en voz de cientos de testigos presenciales las historias del traslado de cuerpos, de la asistencia espiritual para los moribundos, del desesperado intento por encontrar vida entre los fierros y hacerles llegar a los sobrevivientes asistencia médica y hasta del acopio de material para el auxilio en los hospitales de la localidad.

Pero... ¿qué originó el percance? ¿Quiénes han sido señalados como responsables de la tragedia? ¿A cuántos marcó el accidente del Tren Peregrino? ¿Respondió alguien por los hechos?

Presume sabotaje

El accidente ferroviario en Puente Moreno era de grandes magnitudes, admite Víctor Manuel Villaseñor, en ese tiempo director de Ferrocarriles Nacionales de México, en su libro “Memorias de un hombre de izquierda”.

Relata que la madrugada del 6 de octubre, fue notificado por teléfono del percance, por lo que a bordo de una avioneta alquilada llegó a la capital de Coahuila.

“Con siniestro aspecto empezaba el día en el sitio de la catástrofe, iluminando el pavoroso espectáculo de máquinas y coches de pasajeros volcados”, dice en el escrito.

En esas Memorias Villaseñor advierte que eran veintidós coches de pasajeros y dos máquinas, (la 8408 y 8405), las que conformaban el Tren Peregrino.

En el expediente del percance que guardan los ferrocarrileros sindicalizados de la sección veintitrés se establece que cada coche tenía capacidad de llevar a ochenta y ocho pasajeros en asiento designado. Si el dato es correcto, entonces el convoy habría llevado a bordo a 1936 personas (solo en los asientos), y no 1,600 como lo dicen las memorias de Villaseñor.

En el mismo expediente del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana se establece que cada unidad tenía

un sobrecupo no especificado, pero que impedía el tránsito por los pasillos de los vagones, por lo que el número de viajeros en el Tren Peregrino no puede ser inferior a las 2,000 personas.

El director de Ferrocarriles advierte en su libro que pidió datos sobre el estado de los miembros de la tripulación y obtuvo peritaje del médico Luis Morales Benavides, en su calidad de director del Hospital de Ferrocarriles en Saltillo, que afirmaba tener resultado negativo de los exámenes de ingesta de alcohol en la sangre que se practicó a los ferrocarrileros.

Más adelante, Villaseñor dijo haber recibido un nuevo reporte de análisis practicados en el Instituto Tecnológico local, donde se habría encontrado alcohol en la sangre de los tripulantes.

“Eso es una mentira con toda la lengua”, responde en una entrevista actual Morales Benavides, “yo recibí a la tripulación porque fui el primer médico que llegó al hospital, yo les hice exámenes, los revisamos, no tenían más que algunos golpes, pero ni aliento alcohólico traían y eso era lo único que yo podía avalar”.

Tras el cese del galeno por negarse a firmar el certificado de alcohol en la sangre en los miembros de la tripulación, (a quienes se atribuyó sin comprobar que habían subido a las máquinas a varias mujeres), Morales Benavides fue respaldado por los propios ferrocarrileros y el entonces senador Óscar Flores Tapia, quien en su libro “López Portillo y yo”, relata que Víctor Manuel Villaseñor acudió a esa tribuna y abordó el percance del Tren Peregrino, donde sostuvo la teoría del estado de embriaguez en que habría conducido la tripulación.

“En el caso del accidente ferroviario, donde la prepotencia del señor director ha señalado e inventado culpables, quiero manifestar que ha mentido, ha mentido al afirmar que el doctor Morales Benavides se negó, por conveniencia, a certificar el estado de embriaguez de los tripulantes del tren de Catorce. En efecto, existe un culpable, pero este culpable es el propio director de Ferrocarriles”, narra en ese libro el desaparecido político Saltilense.

Posterior a esta comparecencia, Villaseñor habría sido obligado por el propio Luis Echeverría a reinstalar a Morales Benavides en su cargo y, el 28 de abril de 1973, dejó la Dirección de Ferrocarriles Nacionales de México que asumió Luis Gómez Zepeda.

Ya en sus memorias Villaseñor advierte que se fraguó una ofensiva en su contra, al afirmar varios amigos de Luis Gómez Zepeda que las máquinas del Tren Peregrino carecían de freno dinámico y que su uso había sido prohibido para traslado de pasajeros.

“Resulta evidente el propósito de aducir y propalar la versión de que la causa de la tragedia era imputable a incuria del gerente general, al permitir la utilización de equipo inadecuado”, señala en un apartado.

“El crimen de Saltillo fue la culminación de la serie de ‘percances’ iniciados con el choque en la estación Villaseñor el 3 de diciembre de 1970, y de entre los cuales se destacaron la destrucción de ocho locomotoras en el acto de indiscutible sabotaje ocurrido en la Terminal Valle de México el veintinueve de ese mismo mes, la tragedia en Jiménez, y otros ‘accidentes’ de gran magnitud que con inusitada frecuencia acaecieron en el lapso de mi gestión”, argumenta páginas, más adelante el autor.

Una historia oficial

Corría el segundo año del sexenio de Luis Echeverría como presidente de México, “*El Trenado de Puente Moreno*” estaba en los cabeceras de periódicos de circulación nacional y había traspasado las fronteras, pues hasta el rotativo francés *Le Monde* consignó la catástrofe ferroviaria de Saltillo.

Luis Morales Benavides, médico general que aún ejerce su profesión en Saltillo, recuerda que para él, como para muchos habitantes de la ciudad, había más datos del percance que “no cuadraban”.

“No se permitió decir que había más muertos, así que solo dijeron que doscientos muertos...bueno, pues doscientos muertos se dijo en los periódicos, pero nomás aquí, (en el Hospital de Ferrocarriles), la Cruz Roja nos mandó cien colchones para recibir a cien heridos, porque nosotros teníamos treinta camas en el hospitalito.

“Y todos los hospitales estaban llenos, el Hospital General, el de los maestros, el Seguro, los de Monterrey... todos, todos” recuerda.

Trabajadores del STERM informaron que, según los documentos que aún guardan en sus oficinas, oficialmente las cifra de víctimas se cerró en doscientos tres, pero que ellos tienen registrado un dato extraoficial de 1,112 personas fallecidas en el trenado de Puente Moreno.

Pero en cuanto a quien tuvo responsabilidad del percance y tras el cese del director del Hospital de Ferrocarriles de Saltillo, este recuerda que la teoría del alcohol en la sangre de los tripulantes se fortaleció con un certificado médico firmado por Pascual Hernández Padilla, cirujano en jefe de Ferrocarriles.

“De aquí los policías pasaron sobre de mí y se llevaron a la tripulación al día siguiente para golpearlos en el penal que estaba en Castelar (hoy sede de la Secretaría de Finanzas), y de ahí lograron que dijeran que venían tomando y que habían matado hasta a Napoleón, pero eso ya no se informó nunca.

“Cualquier certificado que hiciera el doctor Pascual (Hernández Padilla) de borracheras de la tripulación pues no se podía, estaba “fuera de la olla”, no hubo testigos de que ese señor hubiera pisado Saltillo”, relata.

Antigüedad, fallas y sobrecupo

Las causas “oficiales” del percance se repitieron una y otra vez en los medios de comunicación. Los tripulantes del Tren Peregrino habían ingerido alcohol durante el viaje y habían descuidado su trabajo por convivir con mujeres a bordo de las máquinas, versión que ninguna autoridad logró afianzar, pero si dejar al paso del tiempo como una duda que invariablemente surgía al hablar del Tren Peregrino accidentado.

De las causas del percance hablan los propios ferrocarrileros, jubilados y en activo, solo cuando las grabadoras se apagan, cuando las cámaras no están disponibles para captarlos y cuando se aseguran de que sus nombres no han de ser expuestos a la opinión pública.

Uno recuerda que en el tren de auxilio que llegó en las primeras horas del 6 de octubre para apoyar el arrastre de los coches accidentados, los tripulantes alcanzaron a revisar la máquina delantera del convoy (resguardada por efectivos militares y encontraron que no había un freno dinámico en ella para retener el tren).

Otro de los ferrocarrileros que observó la máquina afirma que en el lugar encontraron cerrada la válvula angular de la línea de aire del tren, misma que dota de un sistema de control de los frenos y que se encuentra en un pedestal aledaño a la zona de la línea de aire.

En una entrevista que concedió en octubre de 1977 el maquinista Melchor Sánchez Echeverría insistió en su versión del percance, que precisamente se relaciona del sistema de frenos.

“En concreto nada se ha esclarecido en cuanto al origen de la falla, todos los peritajes que se realizaron nos excluyeron de responsabilidad”, aseveró en esa ocasión el ferrocarrilero, “hasta el momento no se puede establecer si hubo sabotaje o no”.

“Sigo pensando que alguien cerró una válvula angular de la máquina de atrás que venía reforzando a la primera máquina, provocando que el sistema de frenos normales y de emergencia no respondieran”, subrayó en esa ocasión.

Pero además de las fallas en los sistemas de frenos que se observaron en el área resguardada del percance, la posibilidad de que los tres garroteros pudieran aplicar los sistemas de freno en cada coche habría quedado prácticamente anuladas al estar los pasillos de los vagones abarrotados por peregrinos.

Para los ferrocarrileros entrevistados en forma extraoficial, hay tres factores que se combinaron para dar paso a la tragedia, luego de la última parada sin novedad del tren, en la estación La Encantada:

- 1.- Fallas en los sistemas de frenos.

- 2.- La antigüedad de los vagones, que tenían en promedio más de treinta años en servicio y habían sido condenados (declarados, no aptos para el traslado de pasajeros).
- 3.- El sobrecupo en los vagones se habría traducido en la rigidez y nulo juego de eje en los dos pares de ruedas, lo que impidió que estas siguieran su curso por la pendiente de dos grados de velocidad estimada en 120 kilómetros por hora.

Ningún documento oficial respalda dicho de los ferrocarrileros, solo su recuerdo por haber estado en la máquina 8405 aquel 6 de octubre de 1972.

Los testimoniales sobre el trenazo de Puente Moreno continúan. Hay ferrocarrileros que admiten que la segunda máquina viajaba en estado de ebriedad un compañero de ellos no formaba parte de la tripulación, al que solo identifican como “El cabezón”, pero que falleció en el percance, y de ello no existen registros oficiales que den certeza de la versión.

A treinta años de distancia, es imposible recabar aún para la opinión pública los testimoniales de todos los involucrados en el trenazo de Puente Moreno.

Las historias en torno al Tren Peregrino siguen apareciendo, pero también han fallecido ya cuatro de los seis miembros de la tripulación que tenía encomendado el tren: Melchor Sánchez, Ignacio Carrizales, Pedro Rodríguez Barbosa y Vicente Martínez Torres.

Con ellos cuatro partes de la historia se han ido, no así el recuerdo de la tragedia de más de 2,000 peregrinos que aún acompaña a Saltillo.

Sobreviven... pero callan

Afirman los dos sobrevivientes de la tripulación tener datos del percance, pero prefieren ya no tocar el tema

Para Jesús Rocha Serna y Juan Juárez Alvarado, conductor y no de los tres garroteros de la tripulación del Tren Peregrino que aún viven, el tema del trenazo es un caso cerrado.

Ambos tienen domicilio en Saltillo, uno Rocha Serna, en pleno Centro; Juárez Alvarado en una colonia al sur de la Ciudad.

Pero no solo el hecho de haber compartido ese fatídico viaje del 5 de octubre de 1972 los une; tampoco el haber estado en el penal de Piedras Negras para cumplir sus respectivas condenas por el Trenazo, que después fueron disminuidas por falta de elementos que sostuvieran las culpas que les atribuyeron.

A los dos ferrocarrileros les ha unido la decisión de no hablar más el trenazo.

En la casa de Jesús Rocha Serna la instrucción es clara y contundente para los miembros de su familia que habitan el inmueble: No aceptar que ningún reportero hable con el conductor del Tren Peregrino porque él mismo así lo ha ordenado.

En un breve encuentro con el conductor, se limitó a afirmar que la verdad sobre el percance únicamente él la conoce, pero que no piensa hablar de ello, porque durante años los medios de comunicación limitaron sus publicaciones a afirmar que la tripulación era responsable del percance sin dar cabida a sus declaraciones sobre las causas del mismo.

El escenario se presentó diferente, pero con el mismo resultado de silencio, con Juan Juárez Alvarado, aún activo como inspector de la Subdirección de Ferrocarril de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que solo admitió un breve encuentro en el pasillo de la oficina donde labora en el Palacio Federal de Guadalupe, Nuevo León.

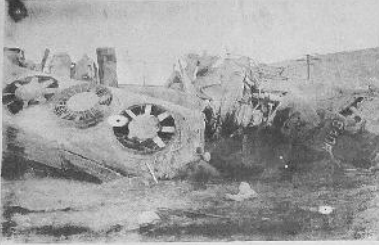
Ahí, Juárez Alvarado dijo que podría dar declaraciones con documentos que conserva desde el incidente ferroviario, pero que sería un fin de semana, cuando llega de descanso a Saltillo. El ferrocarrilero cerró la breve plática al percibir que sería captado en una fotografía.

Números de la tragedia

Periódico *Palabra*, octubre de 2002

- Ocurrió el 5 de octubre de 1972, a siete kilómetros al sur de Saltillo
- Veintidós vagones con una antigüedad mayor a treinta años cada uno, y con capacidad de hasta 88 pasajeros cada uno
- 1,936 personas habrían estado a bordo del tren ese día
- Doscientas trece víctimas reconocidas de manera oficial
- 1,112 víctimas que en forma extraoficial registró el Sindicato de Trabajadores de Ferrocarrileros.

Escenas dantescas en el rescate de cadáveres y lesionados



En distintos puntos quedaron los primeros heridos que fueron transportados los pacientes a hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras el primer auxilio que se les dio, se les trasladó a los hospitales... los heridos que no pudieron ser trasladados a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Los niños que quedaron en el hospital... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Después de la noche trágica, a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras la llegada de los heridos a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras la llegada de los heridos a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



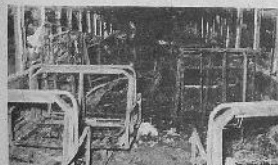
Después de la noche trágica, a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras la llegada de los heridos a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras la llegada de los heridos a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Después de la noche trágica, a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras la llegada de los heridos a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras la llegada de los heridos a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Después de la noche trágica, a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.



Tras la llegada de los heridos a los hospitales... a las 12 horas se reanuda el servicio de la línea de ferrocarril.

INFORMACIÓN PUBLICADA EN
EL HERALDO DE SALTILLO EL 7 DE OCTUBRE
DE 1972

Relación de quienes perecieron

Relación de personas fallecidas en el accidente de ayer y que fue posible identificar.

- 1.- Elvira Pérez Torres.
- 2.- Cruz Guerrero.
- 3.- María Eva L. Carillo.
- 4.- Juana Aguirre.
- 5.- Manuel Rentería.
- 6.- Natividad Gloria
- 7.- Felipe Covarrubias.
- 8.- Paula Rentería.
- 9.- Natividad Flores.
- 10.- Lydia García Cortés.
- 11.- Leonor Hernández.
- 12.- Paula Contreras.

- 13.- Tomasa Lomas Arenas.
- 14.- José Chávez.
- 15.-Inés López Vázquez.
- 16.- Hermenegildo Quiroz.
- 17.- María Luisa González.
- 18.- Rosa Salas de Rivera.
- 19.- Norma Alicia Gómez.
- 20.- José Ortiz Carrizales.
- 21.-Ana María Hernández.
- 22.- Velia Carreón Aguilar.
- 23.- Felipe Fuente Berlanga.
- 24.- Emilio Reyes de León.
- 25.- Carmen Mendoza Arenas.
- 26.-Francisco Mata Reyna.
- 27.-Martha Mata Reyna.
- 28.-Arnoldo Reyes Jaramillo.
- 29.-Francisco Lozano Gaspar.
- 30.-Gregoria Martínez Vda. de G.
- 31.- Manuel Covarrubias del V.
- 32.-Carmen Hernández.

- 33.-Socorro Urive de Guell.
- 34.-Delfina Moreno Rodríguez.
- 35.-Isabel Rodríguez Vda. de Moreno.
- 36.-Ofelia Moreno Rodríguez.
- 37.-José Sandoval Reyes.
- 38.-Juana Zuazua Martínez.
- 39.-Bonifacio Hernández García.
- 40.-San Juana Velázquez Ibarra.
- 41.-Emilia Cruz Vallejo.
- 42.-Daniela Narro Sánchez.
- 43.-Felipe B. Salazar.
- 44.-Romano López.
- 45.-Irma Tristán.
- 46.-Deldina Delgado Calderón.
- 47.-Luis Medina Tapia.
- 48.-Juana Matamoros de Martínez.
- 49.-Andrea Moreno.
- 50.-Herminia Guerrero.
- 51.-Román Guerrero.
- 52.-Julia Quiroz Villanueva.

- 53.-Gregorio Ruiz García.
54.-Cipriano Velázquez Ibarra.
55.-Tomás Rodríguez Chávez.
56.-Gregorio Quiroz García.
57.-Patricia Espinosa.
58.-Francisco Santana Estrada.
59.-Jesús Perales González.
60.-Hermilia Hernández.
61.- Obdulia Calderón Espinosa.
62.-Rosa Elia Espinosa.
63.-Bernardo González Infante.
64.- Norma Gloria Ríos.
65.- Bernardo Vásquez González.
66.- María Díaz Gómez.
67.- Francisca Julieta Rodríguez Ortiz.
68.- Antonia Rosales de Tristán.
69.- Gumaro García Aguirre.
70.- Manuela Malacara Arriaga.
71.-Elvira de los Ángeles Espinosa.
72.-Celestino Espinosa.

73.-Teresa Galindo.

74.-Isabel Sánchez Gutiérrez.

75.-María de Lourdes Martínez Matamoros.

76.- Juanita Velázquez de Rosales.

77.-Francisco Mata Miranda.

Auxilios del municipio

En declaraciones sobre el trágico accidente ferroviario ocurrido la noche del 5 de los corrientes, el presidente municipal, Profesor Arturo Berrueto González, dijo que desde el primer momento en que se tuvo conocimientos del lamentable suceso, que ha enlutado a tantas familias de nuestro querido pueblo, el Ayuntamiento dictó disposiciones tendientes a auxiliar en todo momento a la víctima del accidente.

Agregó que los cuerpos de seguridad pública están totalmente dedicados a coordinarse con elementos del Gobierno del Estado, de la Sexta Zona Militar, del Departamento de Turismo, de la Policía Federal de Caminos, y los organismos que por su formación o actividad que desarrollan son capaces de coadyuvar a las labores de salvamento.

Desde luego hemos estado pendientes durante todas estas horas de los sucesos que se han venido presentando y como se han venido resolviendo ciertas situaciones, aunque lamentablemente lo más grave es la pérdida de vidas humanas, que es irreparable.

Suspendieron clases por tragedia

Se suspendieron las clases en todas las escuelas de la Universidad de Coahuila de esta ciudad, por órdenes directas de la Rectoría de la misma, con el propósito de que el estudiantado pudiera prestar el auxilio que pudiera en las labores de salvamento de muertos y heridos en la tragedia de antier en la noche poco antes de las veinticuatro horas.

Los estudiantes de la escuela de enfermería Dr. “Santiago Valdés Galindo” acudieron hasta el mismo lugar de los hechos colaborando con los médicos que estuvieron presentando auxilio a todas las víctimas.

Otros estudiantes llevaron medicamentos que recolectaron de sus propias casas. Las víctimas eran conducidas a los diferentes centros hospitalarios de la población, pero de todos modos algunos necesitaban que se les practicaran curaciones de emergencia antes de ellos y las medicinas que llevaron fueron de un valor incalculable.

Digna de encomio la labor del estudiantado que aprovecharon el día libre para descansar, sino que se dedicaron a prestar su ayuda en esta tragedia haciendo suyo el dolor de sus deudos y familiares de los heridos

Tiempo extra laboraron las oficialías

La Oficialía Mayor de Gobierno giró instrucciones a las tres Oficialías del Registro Civil, para que montaran guardia constante con todo su personal, para tramitar todo lo referente a la inhumación de los cadáveres resultado del accidente ferroviario.

El Lic. Humberto Gómez Villarreal, Oficial Mayor del Gobierno informó que en forma gratuita, por instrucciones del Gobernador del Estado, se expedirán las actas de defunción.

Indicó también que en el cementerio del Gobierno se proporcionarán cien fosas, de las cuales la mayoría ya estaban abiertas para ayer en la tarde, y de ser necesario, se abrirán más sepulturas en el cementerio Municipal.

Por otra parte, se hicieron los preparativos para las ceremonias religiosas que se llevarán a cabo hoy a las dieciséis horas en La Trinidad, para después dar cristiana, sepultura a las víctimas

Nadie es ajeno a la tragedia

Saltillo vive horas de profunda consternación por la tragedia sin precedente que trajo dolor y pena a más de ciento cincuenta familias.

Desde la madrugada de ayer y con la angustia y desesperación reflejadas en el rostro, apenas empezaba a escucharse el lamento de las sirenas y corría rápidamente la noticia del descarrilamiento y su increíble magnitud, la gente empezó a salir de sus casas, unos se quedaban en la puerta indagando más detalles, otros, sobre todo quienes sabían que sus familiares habían ido a Real de Catorce, empezaron a la movilización a cualquier sitio en donde pudiesen encontrar información a la policía, a la Cruz Roja, a los demás hospitales, a la Estación de los Ferrocarriles y no pocos desde esa hora iniciaban lo que durante el día y la noche habría de ser una romería hasta el lugar mismo del accidente, donde todos querían estar más cerca de donde los elementos que presentaban auxilio a las víctimas

trabajaban; unos esperando a ver salir ilesos o por lo menos con vida a su familiar, otros situándose ante la peor de las posibilidades.

Toda la madrugada por todas las calles veíase el correr de la gente, el transitar apresurado de motocicletas, automóviles y todo tipo de vehículos, una gran parte de los saltillenses no durmieron ayer; había excitación y nerviosismo, todos quienes iban enterándose del percance se mostraban espantados y angustiados; ya durante el día muchos iban a su trabajo, pero muchísimos no lo hicieron, menos quienes buscaban a alguna familiar, que ya lo habían encontrado, procuraban para él la mejor atención si había resultado herido o hacían los preparativos para su sepelio en el caso de los fallecidos a medida que fueron siendo localizados e identificados, muchas fuentes de trabajo desarrollaron una actividad a medias; la gente estaba concentrada en los hospitales indagando por sus familiares. Las oficinas públicas, desde la del Gobernador y el alcalde. No desarrollaron ninguna otra actividad que no estuviese relacionada con la tragedia.

No había ayer saltillense que en una u otra forma no estuviese permanentemente atento al desarrollo de los acontecimientos, la tragedia lo envolvió todo.

Consternado EGT por el terrible suceso

“Considero muy lamentable el trágico suceso, más cuando se trata de clases populares que tradicionalmente asisten a estos actos religiosos”, dijo el gobernador Gutiérrez Treviño al referirse al accidente donde perdieron la vida decenas de personas.

El Gobierno del Estado –continuó diciendo- ha tomado todas las medidas necesarias para auxiliar a los lesionados y a las familias de las víctimas.

Agradecemos también muy ampliamente a toda la gente que se ha prestado para auxiliar estas laboras; los grupos estudiantiles han participado entusiastamente en las actividades y aparte han hecho donaciones de sangre.

Pedimos resignación a todas las familias de las víctimas del fatal accidente, y continuaremos trabajando para aliviar la situación en lo más posible, coordinadamente entre la Federación, el Estado y el Ayuntamiento.

Por luto cerraron los bares

En señal de luto general, la Unión de Propietarios de Cantinas acordaron cerrar por el día de ayer sus negocios, uniéndose así al dolor que embarga a los cientos de familias saltillenses que resultaron afectados con la catástrofe.

Al mismo tiempo, este organismo hizo un público llamado a todos los demás propietarios que no estuvieran afiliados a la Unión, para que también se unieran a la suspensión de labores para con el mismo fin, tomando en cuenta que fueron muchos los muertos y lesionados en el accidente y que uno de estos puede suceder en cualquier día y cualquier hora a nosotros.

Lo anterior fue informado a *El Heraldo de Saltillo*, por el presidente de la Unión, Francisco Treviño Álvarez.

Los negocios abrirán hoy como de costumbre. La suspensión fue solo de hoy, declarándose luto general.

Hay graves treinta más, otros no rescatados

A ciento cincuenta y dos ascendía para las veinticuatro horas de ayer el número de muertos en el terrible accidente ferroviario ocurrido la noche de antier, no contándose los cadáveres que no han podido ser rescatados de los vagones que quedaron más dañados.

El número total de heridos alcanzó a ser de 1,011, aunque tampoco este dato se incluyen a quienes resultaron poco lesionados y no acudieron o no fueron llevados a alguna institución hospitalaria.

Del total de heridos permanecían hospitalizados anoche ciento ochenta y siete, que aún requiere atención médica especial, encontrándose treinta graves, diecinueve de ellos en esta ciudad y once se trasladaron a Monterrey para ser sometidos a operación.

Solo sesenta y nueve cadáveres de los ciento cincuenta y dos han sido identificados, los más ya entregados a sus familiares.

La cifra de muertos se elevará hoy al ser rescatadas las demás víctimas, aunque quizá muchos de los viajeros que perecieron no vuelva a saberse de ellos al haber sido consumidos por el fuego.

Hasta la media noche, veinticinco horas después del percance, por lo menos una persona viva no había logrado ser rescatada, aunque también pudiera haber algunos otros que permanezcan vivos y a quienes no se ha podido sacar por estar aprisionados entre los convoyes que quedaron convertidos en chatarra.

Lista de lesionados y donde son atendidos

Relación de personas heridas en el accidente ferroviario y que se encuentran internadas en los siguientes hospitales.

Cruz Roja	5
I.S.S.S.T.E.	61
Guardería Saltillo	11
Hospital FF.CC.	29
Seguro Social	33
Hospital Saltillo	35
Clínica Saltillo	12
Clínica Torres	1

Trasladadas del hospital de FF.CC a la ciudad de Monterrey 11

Internados en la Cruz Roja

Zeferino López

Martha Cruz

Fidel Martínez Cruz

Martha Rivera

Ludivina Molina

Pacientes hospitalizados en el ISSSTE

Ma. Espinosa Santana.

Homero Covarrubias.

Rosario Pintor.

Genoveva Martínez.

Leticia Suárez.

Gregorio Martínez.

Francisco Rivera.

Clotilde Tovar.

Olivia Quintana.

Marcos Cruz Lara.

Susana Ovalle de Anda.

Gilberto Flores.

Pedro Estrada.

José Hernández Martínez.

Marcos Cortés.

Jesús Domínguez.

Jacoba Milán.

Alejo Tovar Lucio.

Sabina Piña de Domínguez.

Cecilia Ruiz Vda. de Vargas.

Ma. Elena Hdz. de Gutiérrez.
Ma. Santiago Rentería.
Leocadio Rivera.
Ma. Luisa Rentería R.
Paula Gutiérrez.
Claro Hernández.
Petra Tovar.
Ildefonso Ortiz de Neri.
Raúl Juárez González .
María Oyervides de Olivan.
Niño desconocido.
Ma. del Rosario Aguirre García.
Laura Isabel.
Pedro Aguirre.
Emilia Oláis.
Niño desconocido.
Dominga Sifuentes.
Fco. Armendáriz.
Ma. Del Rosario Armendáriz.
Ma. Cruz.
Niño desconocido.

Guadalupe Martínez Urenda.

Raúl Juárez González.

Raúl Neira.

Isidra Hernández.

Francisca Estrada.

Porfiria Alvarado Montes.

Francisca Navarro.

Alicia Quiroz V.

Ma. Del Socorro Villegas.

Bertha Estrada Olivo.

Juana Ma. Salas Niño.

Mónica Aguilar de Glz.

Ma. Dolores Vargas Torres.

Petra García.

Petra Martínez de González.

María Cisneros.

Antonia Montenegro.

Ma. De la Luz Oyervides.

Natalia Ovalle.

Lista de heridos que pasaron a la guardería Saltillo, del hospital del ISSSTE

Herminia Marín.

Irma Velázquez.

Beatriz Velázquez.

Anacleto Oláis.

Jesús Oláis.

Julia Escobar.

José Briones Rodríguez.

Blas Velázquez.

Aurelio Bustos Alvarado.

María Hermelinda Bustos.

Margarita Espinosa.

Relación de pacientes internados en el hospital de los Ferrocarriles Nacionales

Paula Bustos Moyeda.

Ma. De la Paz Torres Anaya.

Amelia Sánchez de Hernández.

Catalina Herrera.

María Galaviz Arenas.

Hermelinda Gómez Vda. de Chávez.

Josefina Aguirre de Puga.

Elvira Díaz Coronado.

Jesús Rocha Serna.

Ignacio Carrizales.

Juan Juárez Alvarado.

Melchor Sánchez Echavarría.

Francisco Hernández.

Luis Puga.

Pablo Rivera Ortiz.

Ramón González Trejo.

Magdalena Armendáriz Sifuentes.

Pedro Rodríguez Barboza.

Carlos Sánchez Chávez.

Norma Irene Villanueva.

José de Jesús Pintor.

Niño Rubén Herrera Vázquez

Un niñoito.

Josefina Chávez de Rdz.

Ramón Martínez Matamoros.

Rafael Hernández.

Lorenza Lozano Villanueva.

Gloria Herrera Márquez.

Dolores Espinosa

**Pacientes hospitalizados en el IMSS hasta las veintiún horas del
día 6 de octubre**

Antoni Montoya.

Rita Cruz de Ovalle.

Nicolás Alfaro.

Arnulfo Varela.

Adela Lucio.

Blanca Alicia Camarillo.

Guadalupe Espinosa.

Martina Martínez.

Petra Moreno de Aguirre.

Esperanza Nájera de R.

Carmen Rentería de C.

María del Carmen Esquivel.

Francisca García de A.

Patrocinia Aguilar.

Ma. del Rosario Martínez.

María de Jesús Dávila.

Margarita Zavala.

Severiano Quiroz.

Vicente Sandoval Mata.

Simón Suárez.

José Cruz Armendáriz.

Sergio Antonio Espinosa.

Benito Aguirre Tovar.

Paula Lugo.

Luis Álvarez Vega.

Jesús Hernández de los Santos.

Jesús Vélez.

Cirila de la Rosa.

Francisca Romero de Rivera.

Nazario Cerecero G.

Blanca Esthela Alcalá de Carrizales.

San Juana Sifuentes.

María Cruz Herrera

Pacientes internados en el Hospital Civil de Saltillo

María Briones de Velázquez.

Rosa Estrada Olivo.

Marina Gutiérrez Gutiérrez.

Victoria Huerta Salazar.

Paula Yepe.

María de Jesús López Arriazola.

María Cruz de la Rosa.

José Luis Juárez González.

Rosalío Badillo Soto.

María Apolinar Lucio.

Antonio Alcántara.

Emilio Cedillo González.

Evangelina López de Sifuentes.

Catarina Armendáriz.

María De la Luz Sánchez Figueroa.

Manuel López Castañeda.

Simona Escareño Lara.

Luz Aida Muñoz.

María del Carmen López.

Sergio Francisco Balderas.

Silvia Valdés Villarreal.

Lorenza Flores Hernández.

Antonia Gutiérrez Rodríguez.

Juana Hdz. de Sánchez.

Silverio Gloria Román.

Ignacio García Villanueva.

Celestino Villanueva Espinoza.

Margarita Rodríguez.

Javier Hernández.

Federico Sánchez Hernández.

José Alfredo Gutiérrez.

Leticia López C.

Sergio Francisco Valderrama.

Gerardo Federico Sánchez.

Florencio Muñiz Guerrero

Pacientes internados en la Clínica Saltillo

Teresa Montiel.

Rogelio Salas C.

Juan Rodríguez A.

Leónidas Almaguer M.

Belem Cuéllar.

José Antonio Villanueva C.

Francisca Mata Treviño.

Jovita Daniel.

Esther Juárez.

Josefina Villanueva.

Pedro Vázquez.

Pedro Benavides Solís.

Paciente internado en la clínica del Dr. Torres Velázquez

Felicitas Urbana.

**Personas que salieron a las nueve y treinta horas de la noche
en ambulancias de la Cruz Roja del Hospital de Ferrocarriles a la
ciudad de Monterrey**

Paula Bustos de Moyeda.

María de la Paz Torres Anaya.

Hermelinda Gómez Vda. de Chávez.

Elvira Díaz Coronado.

Francisco Hernández Arenas.

Magdalena Armendáriz Sifuentes.

Ramón Martínez Matamoros.

Rafal Hernández.

Gloria García Mata.

Dolores Espinoza.

Ochenta y dos reos donaron sangre; ayuda de diversos grupos

Sin importar las clases sociales, cuando se trata de aliviar el dolor humano, todos los sectores se funden en uno solo en un noble fin de prestar auxilio.

Una muestra de alto civismo hicieron ochenta y dos reos que voluntariamente ofrecieron donaciones de sangre para los lesionados en el desastre ferrocarrilero; acto de encomio que debe ser agradecido a estos hombres que están temporalmente separados de la sociedad, pero que ellos no toman esto en cuenta para ayudar al prójimo.

Los integrantes del Club 20-30 también demostraron su nobleza, presentándose en grupo para donar sangre que más tarde legara a salvar muchas vidas. Los estudiantes no podían hacer menos, y como los de la Escuela de Agricultura Antonio Narro, de otros planteles también ofrecieron el vital líquido.

Estudiantes de Odontología de Torreón, se presentaron con el Gobernador del Estado, con la intención inicial de solicitarle un autobús para su transporte en servicios sociales, y al enterarse del fatal accidente también ofrecieron su sangre para víctimas.

Humanitaria labor de los taxistas

Loable la actitud de muchos choferes de automóviles de sitio y particulares que ofrecieron sus vehículos gratuitamente para transportar a personas que quisieran donar sangre en los diferentes centros hospitalarios de la ciudad, para las víctimas que necesitaran de ella en las curaciones.

La FESUC ayudó en salvamento

En automóviles, camionetas, motocicletas, en cuanto vehículo encontraron disponible, los directivos de la Federación de Estudiantes de Saltillenses en la Universidad de Coahuila estuvieron transportando durante todo el día alimentos para las cuadrillas de salvamento de los Ferrocarriles Nacionales de México y voluntarios que participaron en el rescate de los lesionados y muertos del descarrilamiento del tren ocurrido en la vía México-Laredo.

Mario H. Arizpe, presidente de la FESUC informó acerca del lugar del accidente: “Esta ha sido la peor tragedia que se ha registrado en la ciudad. Sabemos del dolor de los saltillenses y por eso estamos también coadyuvando en lo poco que podemos, sin descanso alguno”.

Exceso de velocidad originó la tragedia: los peritos

El estudio técnico que levantaron los funcionarios de Ferrocarriles Nacionales de México en el lugar de los trágicos sucesos, y que es un informe oficial del accidente dice lo siguiente:

El jueves 5 de los corrientes a las veintidós y, cincuenta y tres horas ocurrió un grave accidente el tren especial de peregrinos con un elevado saldo de víctimas.

El tren No. 8405-08 norte con 1,600 pasajeros, con ruta de la población Real de Catorce a Saltillo descarriló y volcó parte del convoy compuesto por veintidós coches, en el kilómetro B909 entre Angostura y Saltillo a siete kilómetros de esta ciudad.

Refiriéndose al número de víctimas recatadas hasta la hora de levantar el estudio, indica que treinta de las personas fallecidas fueron víctimas del fuego que al parecer se originó en algunas fogatas encendidas momentos después del accidente, por algunos de los pasajeros del convoy, propagándose a dos vagones.

En el estudio se indica también el número de lesionados hasta ese momento, expresando que algunos de ellos por su delicado estado fueron trasladados a Monterrey.

Auxilio a víctimas y justicia, dijo LEA

La consternación por el fatal accidente ferrocarrilero que costará un gran número de vidas, se elevó a nivel nacional, haciéndose preocupación del presidente de la República que dictó disposiciones tanto para el auxilio de las víctimas como para que se aplique la justicia.

El Lic. Manuel Rosales Miranda, Sub procurador de Justicia de la Nación, trae la comisión de llevar a cabo las investigaciones necesarias para que se aplique la Ley a quien o quienes resulten responsables al trágico suceso.

En declaraciones del Lic. Rosales Miranda, dijo que se procederá a formular minuciosos estudios del caso, investigando a fondo todos los acontecimientos que originaron el accidente, y en su oportunidad se hará justicia.

Agregó que siente mucho lo sucedido, y que cuando se presenten señales de culpabilidad, se procederá con toda energía dentro de la Ley, contra él o los culpables de esta lamentable tragedia.

Grupo de damas recolectó ropa

Haciendo suyo el dolor ajeno, el Comité de Damas de la Escuela Secundaria Federal, Nazario S. Ortiz Garza, que preside la señora Dolores Ramos de Rosas, acompañada de varias de las integrantes realizó ayer una labor de recolección de ropa, alimentos y medicamentos.

Patéticas escenas en labores de salvamento

En medio de patéticas escenas de salvamento se movilizaban desde momentos después del accidente ferroviario las brigadas de auxilio integradas por autoridades y grupos estudiantiles, y todo tipo de agrupaciones que se esforzaban mancomunadamente para rescatar de entre los hierros retorcidos a víctimas.

El número de muertos aumentaba inexorablemente, y después de largas horas cuando se lograba localizar a una persona aún con vida, la actividad se acentuaba hasta la desesperación.

Centenares de gentes acudían presurosos al lugar del desastre, la mayoría con la angustia de localizar a sus seres queridos, y desesperadamente recorrían también los centros médicos, y lo más doloroso, el anfiteatro donde se aumentaba el número de víctimas, para la penosa tarea de identificarlas.

LEA expresa su pena en reunión que presidía

El presidente de la República se mostró hoy visiblemente consternado por la tragedia ferroviaria ocurrida al tren de iba de

San Luis Potosí con destino a la ciudad de Saltillo, a unos ocho kilómetros al sur de la capital coahuilense.

El primer Mandatario manifestó su pesar durante la ceremonia de entrega de los premios de ciencia, letras y arte Elías Sourasky en el salón de las recepciones de Palacio Nacional.

“No solamente para los aquí presentes –dijo el Jefe Ejecutivo– esta reunión significa un bálsamo sobre los corazones estrujados de quienes ya sepan que hace pocas horas ocurrió uno de los accidentes, una de las catástrofes ferroviarias de “mayor trascendencia en la historia de México: importantes medios de difusión, la televisión y la radio, suspendieron una reunión que habría de ser fiesta, hoy a medio día, ante la magnitud del lamentable acontecimiento”.

Efectivamente, en la comida de la radiodifusión se suspendieron los números artísticos que estaban programados el presidente solo acudió a dar un saludo a los industriales de la Radio y Televisión que asistieron a ese acto.

BOLETÍN DE PRENSA OFICIAL

El gobierno federal, el gobierno del estado y las autoridades municipales, están interviniendo conjuntamente con la dirección gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México, a efecto de proporcionar toda la atención indispensable a las víctimas de la tragedia que origino el accidente ferrocarrilero que tuvo lugar a las once y veinte p.m., del día de ayer.

Se han dispuesto todas los elementos necesarios tanto por lo que se refiere a personal y el equipo disponible para la operación de rescate de los heridos y de las personas que lamentablemente fallecieron, así

como para la atención médica indispensable en los hospitales Civil de Saltillo, del Seguro Social, del ISSSTE, Ferrocarrilero, Cruz Roja, Clínica Saltillo y Clínica Dr. Torres Velázquez.

En estas instituciones se está disponiendo de camas suficientes, equipo, ropa y medicamentos, por lo que la atención a todas los heridos se está proporcionando con toda oportunidad y efectividad, bajo la responsabilidad de todos los médicos disponibles y demás personal capacitado.

Por lo que hace a las personas que lamentablemente fallecieron, se han dado instrucciones a las autoridades competentes para que otorguen todo género de facilidades para la inhumación de los cuerpos.

Hasta el momento no existe alguna necesidad de que la ciudadanía saltillense en forma directa o a través de los diferentes organismos, instituciones y clubes de servicio, efectúe colecta o aportación alguna, toda vez que como se dejó claramente precisado contacto con elementos que aporta el gobierno federal, el gobierno del estado y las autoridades municipales, está atendiendo en toda magnitud las necesidades que se presenten con motivo de este accidente que tan grave pena nos causa.

Se ruega, por lo tanto, a todas las personas, así como a las instituciones, organizaciones y clubes de servicio, que por el momento se abstengan de iniciar colectas, de cualquier tipo que estas sean, en la inteligencia de que su oportunidad, y si el caso así lo amerite, el gobierno del estado con la participación de la autoridad federal y municipal, solicitaran a través de todas los organismos mencionados su participación y colaboración en forma tan amplia como se haga necesario, pero bajo un procedimiento y absoluto orden, que impida

que se presenten irregularidades en situación de emergencia y tan efectivas como la presente.

El deseo de colaboración, la solidaridad de todos los coahuilenses y el gran sentido humano de todos nuestros conciudadanos, nos hacen presentarles nuestra más respetuosa gratitud por el apoyo que en todo momento nos han brindado.

COSAS DE LA CIUDAD

Por: Francisco Treviño Granados

LA IRRESPONSABILIDAD fue causa de la tragedia.

MUCHAS VIDAS se perdieron en aras de una irresponsabilidad patente, por parte del conductor del maquinista, del fogonero y por qué no, hasta de la misma empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México.

LA TRAGEDIA consternó a la ciudad, es la peor de la que se tenga memoria, en todo el País.

GRAN NÚMERO de muertos, y muchos heridos de gravedad en los Hospitales, las defunciones irán en aumento, EXCESO de velocidad, furgones de más, hasta sumar más de veinte.

EL MAQUINISTA El conductor, y el resto de la tripulación de la Locomotora 8402/5, jugaban con la vida de mil quinientos Peregrinos que provenían de pagar una mande del Real de 14, S.L.P...

ESA ABOMINABLE empresa de Ferrocarriles, que como sanguijuela gravita pérdidas sobre el presupuesto de la nación, sumando cada año cientos de millones de pesos, que se distraen para aplicarlos en máquinas viejas, durmientes acabados, y un grosero personal cuya soberbia es solapada por el Sindicato.

LA VOX pópuli, señala al conductor y maquinista como culpables...

VENÍAN INGIRIENDO bebidas embriagantes, se oye la voz por doquier.

ESTO Aún no se comprueba, y de hacerse se mantendrán en secreto, en caso de ser cierto.

EL GERENTE de los Ferrocarriles Nacionales de México Víctor Manuel Villaseñor, quien con esa modestia y espíritu nacionalista que es la tónica del régimen; dijo que daría a conocer un boletín de Prensa, desde la cómoda Poltrona, del Hotel Camino Real a las tres de la tarde de ayer, pudiendo hacerlo desde la Procuraduría, o la Dirección de Policía y Tránsito en el Estado.

LA LLEGADA del Sub-Procurador de David Franco Rodríguez, hace confiar en que las averiguaciones serán llevadas hasta lo último, para conocer –sin soslayar- las verdaderas causas de este desgraciado y fatal accidente.

LOS CULPABLES deben ser castigados, no solo el Maquinista, el Conductor o el Fogonero, quienes en última instancia son producto del irresponsable sistema y del alegre juego y relaciones de Empresa y Sindicato, sino aquellos a quienes nada les ha importado al estar al frente de Ferrocarriles, más que su beneficio y lucro personal.

AQUÍ, Mañana en el Periódico Joven de Saltillo... S.A.L.U.D...

IRRESPONSABILIDAD MANIFIESTA DE LA TRIPULACIÓN

En ellos recae toda la culpa

Factores humanos fueron la causa del fatídico accidente ferrocarrilero que ha enlotado a la nación entera, según los estudios técnicos que los funcionarios de Ferrocarriles Nacionales de México levantaron en el lugar del accidente.

En conferencia de prensa, el Gerente General de la Empresa, Licenciado Víctor Manuel Villaseñor, apoyado por sus colaboradores, externó que la causa del accidente fue el exceso de velocidad con que se desplazaba el convoy en el momento del accidente. El sistema de frenos funcionaba y funcionaba perfectamente.

En el estudio técnico se dio a conocer, según la gráfica del velógrafo de la locomotora que arrastraba el convoy, se desplazaba a una velocidad de 120 kilómetros por hora, cuando en el tramo en el que se registró el accidente, debía de correr 60 kilómetros por hora, ya que se encontraba una curva descendente.

Según estas indicaciones, la responsabilidad recaerá entre el conductor y el maquinista, según lo que determinen las averiguaciones que se han iniciado.

Al inquirírsele al Licenciado Villaseñor el motivo porque el convoy alcanzaba tal velocidad, se informó que el encargado de hacer respetar el reglamento es precisamente el conductor, pero el

inspector comisionado en el tren no pudo localizar en ninguno de los coches al conductor en las varias ocasiones que lo buscó cuando se dio cuenta de que en tramos anteriores el tren se desplazaba también a altas velocidades. El inspector, Arnulfo Ochoa Vera, declaró que el conductor venía dentro de la segunda locomotora, las causas, no son desconocidas; pero de cualquier forma se condujera que en cualquier parte del convoy en que viajara el conductor, debió de darse cuenta de la velocidad a que se corría, y ordenarle al maquinista se ajustara los ordenamientos, ¿Por qué no lo hizo? En las investigaciones deberá esclarecerse este punto.

Se le preguntó al Gerente de Ferrocarriles sobre las versiones de muchos de los pasajeros, en el sentido de que la tripulación iba ingiriendo bebidas alcohólicas, dijo que los análisis clínicos indican lo contrario, sin embargo, las declaraciones de los pasajeros, que en muchos puntos coinciden, lo afirman.

El Inspector comisionado aclaró también que después del accidente los pasajeros trataron de linchar al maquinista, ya que el propio pasaje se dio cuenta de las altas velocidades otra de las razones por las que se saca conclusión que la tripulación tuvo bastante tiempo para corregir la anomalía y evitar el accidente.

El Gerente de Ferrocarriles enfatizó repetidamente que el equipo, y los sistemas de frenos del convoy, estaban en perfectas condiciones, dictaminando, por lo tanto, como causa del accidente la irresponsabilidad de la tripulación.

Agregó que los seguros de vida y sobre lesiones serán cubiertos de acuerdo con lo que estipula la Ley sin que hasta la hora de las declaraciones se tuviera una cuantificación aproximada del monto de los seguros, ya que no se había terminado de retirar a las víctimas del

lugar del accidente. Parte de la tripulación se encuentra encamada en el Hospital Ferrocarrilero, siendo ellos el Conductor, Jesús Rocha Serna, el Maquinista Melchor Sánchez Echeverría fogonero, Ignacio Carrizales García y dos garroteros, que están bajo investigación judicial. Otro Garrotero se considera desaparecido.

Dijo también que al determinarse la culpabilidad de cada uno de los miembros de la tripulación, la actitud de la Empresa será sujetarlos a los medios legales y al despido del trabajo con indemnización, según lo marca el contrato colectivo del trabajo.

Este será el precio que se pague por docenas de vidas perdidas por la irresponsabilidad criminal de unos cuantos elementos ferrocarrileros.

ENTRE USTED Y YO

Armando Fuentes Aguirre

En la puerta. Era su hermana. Apenas pudo entender lo que le decía, sollozando; el tren de Real de Catorce había descarrilado. Su madre estaba entre los pasajeros.

Encarnación Solís, vecino de la colonia Chamizal, empezó a vivir entonces las horas más terribles de su vida. Llegó al lugar del accidente y buscó entre los muertos, entre los heridos. A cada momento le parecía encontrarla, pero siempre era otra mujer. Amaneció Examinó cadáver por cadáver.

Nada. Fue a todos los hospitales. Cien veces destapó el rostro de cuerpos deformes, mutilados. Y luego la vio. Estaba irreconocible, pero que era su (...) y sus zapatos. La medalla no la recordaba, pero no que la habría comprado en el viaje. Llegó fue a su casa lentamente, como si no quisiera llegar nunca.

Cuando llegó lo recibió su madre. Había sobrevivido. Alguien la llevó a Buenavista, donde estaba el camión que la trajo a Saltillo. Tenía un brazo lastimado.

Sus hijos quisieron llevarla a un hospital con un médico.

Ella dijo que después se haría eso. Primero quería ir a San Francisco. Se había salvado, quería dar gracias por el milagro.

El milagro...

¡Hasta mañana!



LOS HOSPITALES de nuestra ciudad, desde fueron atendidos la mayoría de los lesionados en el día inmediatamente de su ocurrencia, solamente a 200 metros del Puente Herreró, se sitúan atendidos por los familiares de los compañeros del shota llamada "convoy de la muerte", para investigar sobre su estado.

ENFERMERAS, personal médico, estudiantes voluntarios y policías municipales, así como estudiantes y familiares trabajaban para rescatar los cuerpos sin vida que todavía ayer a las 20.00 horas permanecían prófugos entre los árboles rodeados. Cuidan al paciente.

LIC. VICTOR MANUEL Villaseñor, General de las FF. CC. Nacionales de México, al frente los señores parlamentarios y miembros de la familia de los señores, acompañados del Sr. General del Asesinato del M.P. Ful. Lic. René Arroyo de Anda y del Sub-Procurador General de Justicia del Estado.

LA CRANETICA muestra un aspecto de la forma como se está trabajando para que los restos sean llevados a los cementerios en el lugar de este lugar. En donde se colocará el resto de los restos y el cuadro de su nombre ayer por la mañana.

PERIÓDICO

EL HERALDO DE SALTILLO

09 DE OCTUBRE DE 1972

La tripulación empieza a hacer aflorar fallas del sistema

Con 33 cadáveres más el número subió a 204

Ayer culminó la penosa tarea de rescate de cadáveres del lugar del funesto accidente ferrocarrilero registrado el día 5 de los corrientes minutos de la media noche.

Los primeros veinte cadáveres que se rescataron fueron transportados al Panteón Santiago, en donde numerosas personas esperaban la llegada de los restos para tratar de identificar a sus familiares.

Desde la una de la mañana se comenzaron a rescatar cuerpos, logrando reunir veinte de ellos antes de las seis horas y se continuó el rescate hasta completar treinta y tres cadáveres, con los que el número de muertos se elevó a doscientos cuatro, según los datos oficiales, de los cuales hasta ayer se habían identificado ciento cuarenta.

Tal como se había anunciado, el Gobierno del Estado, en coordinación con el Ayuntamiento y el Ejército, así como de diferentes agrupaciones y dependencias oficiales, atendió a todas las personas que acudían a identificar los restos conforme iban llegando al cementerio, para que fueran inhumados.

Después de retirados los cadáveres y chatarra del sitio del accidente, Salubridad dio orden de que incineraran las ropas demás objetos, ya que no podían ser utilizados, y que fumigara el lugar para evitar cualquier brote de epidemias.

Funcionarios de Ferrocarriles manifestaron que por lo pronto no es posible cuantificar con exactitud el monto de los daños, y que esto estará a cargo de una comisión especial.

Consternarte fue la actividad de ayer en el Panteón de Santiago, a donde a partir de las ocho de la mañana estuvieron llegándolos últimos cadáveres rescatados del lugar del siniestro.

Fueron treinta y tres los cadáveres que se rescataron ayer, que fueron llevados al Cementerio de Santiago para su posible identificación, sucediéndose desgarradoras escenas entre los familiares que lograban identificar los cuerpos de sus seres queridos.

Varias de las personas que ansiosas esperaban localizar los cuerpos de sus familiares, sufrieron desmayos al no soportar la terrible impresión que recibieron al localizar los mutilados cuerpos de sus seres queridos.

Llantos y exclamaciones de dolor, rostros desencajados, continua angustia, era el marco donde se presentaba un duelo general.

El pueblo unido con las autoridades colaboró eficientemente para tender a los deudos. Médicos y enfermeras, auxiliados por los socorristas de la Cruz Roja no se daban abasto para atender las necesidades y las angustias de la gente que participaba en las escenas dantescas de la identificación de cadáveres.

La penosa actividad estuvo perfectamente organizada por las autoridades civiles y militares. El Gobernador del Estado, el presidente Municipal estuvieron coordinando la actividad.

Personal comisionado del Gobierno del Estado y de la Presidencia Municipal, estuvieron atendiendo los trámites necesarios para la legalización de las identificaciones de los cadáveres y su inhumación, dirigidos por el Lic. Humberto Gómez Villarreal, Oficial Mayor de Gobierno.

Los elementos del Servicio Militar estuvieron juntamente con la policía montando vigilancia para que se observara orden dentro del cementerio.

Vehículos particulares frecuentemente acudían al lugar prestando diferentes servicios, así como todo tipo de voluntarios, para que los dolientes tuvieran toda clase de facilidades en su dolorosa tarea.

El cementerio fue el epílogo de una gran tragedia que desgraciadamente vivirá para siempre en la conciencia no solo de Saltillo, sino de la república entera; y queda como una vergonzosa prueba de lo que causa la irresponsabilidad de algunas gentes y poderosas organizaciones que lo único que les interesa es el bienestar propio.

Ahí debe localizarse el origen de la tragedia

Solamente un intento hizo la tripulación de la máquina del tren que se descarriló, para evitar la catástrofe, después ya no hicieron nada esperando los resultados de la velocidad exagerada a que se desplazaba el convoy. Esto se puso de manifiesto durante la rueda de prensa que se celebró ayer en la Penitenciaría del Estado, donde los responsables hablaron con los representantes de los diversos órganos informativos.

Los entrevistados confirmaron lo que dijeron en sus declaraciones ante las autoridades federales con respecto a sus responsabilidades en el accidente. El conductor Jesús Rocha Serna sigue afirmando que no había mujeres en el interior de la máquina, ni su tripulación había ingerido bebidas embriagantes. Declaró que todo se había debido a una falla mecánica, no respondieron los frenos y eso es todo.

Agregó que las máquinas pocas veces son inspeccionadas minuciosamente por el personal especializado de mantenimiento, lo cual hace suponer que se encuentren en no muy buenas condiciones para prestar servicio.

Las locomotoras llegan a su lugar y reciben casi inmediatamente el orden de que se desplacen hacia otro, cambiándose únicamente la tripulación para evitar el cansancio y por consecuencia accidentes.

Allí mismo, frente a él, Ignacio Carrillo, el fogonero de la tripulación confirmó una vez más que efectivamente sí había mujeres dentro de las locomotoras y agregó que no era una botella sino dos tres cuartos cada una, de tequila las que subieron las mujeres a las máquinas.

Nadie sabe el resultado de los análisis químicos de la sangre que se les hicieron, donde se confirma que les encontraron alcohol en la sangre.

Dijo que había tomado muy poco licor y que en realidad no se consentía ebrio cuando ocurrió el accidente.

El conductor es la única persona que está defendiendo a su gente, afirmando que ni había licor ni mujeres.

Por otra parte, dijeron que solamente habían hecho un intento por detener el tren cuando se dieron cuenta de la velocidad exagerada a que se estaba desplazando el tren, esto ocurrió de Angostura hacia Saltillo.

Los cinco tripulantes se encuentran internados en la Penitenciaría del Estado, pero aislados de tal forma que no se les permite comunicarse con los demás reos. Esto, con el objeto de evitar que reciban orientación sobre la manera en que deben declarar y obtener resultados inmediatos sobre las causas del accidente ferroviario.

Varias personas se hallan extraviadas

A continuación se inserta un listado de personas por las que sus familiares han estado preguntando, ya que después del accidente ferroviario no han aparecido en sus domicilios, entre los heridos ni entre las personas fallecidas.

El Gobierno del Estado está citando a estas personas, para que del lugar donde se encuentren se reporten o acudan a la Secretaría General de Gobierno, con el propósito de que termine la zozobra de sus familiares:

1. Rosa Delia Carreón de catorce años de edad.
2. Margarita Torres de diecisiete años de San José de los Cerritos.
3. Cruz Javier Santos Martínez de Monterrey.
4. Ma. Antonieta Mireles de cuarenta y dos años de Monterrey.
5. Alfonso Nieto de cuarenta y dos años de Monterrey.
6. Toribio Estrada Papá de Francisco y Martín Estrada.

7. Cresencio Olivo.
8. Antonio Montoya.
9. Avelina Rentería.
10. Delia Salazar de Fuentes.
11. Guadalupe Martínez Martínez.
12. Margarita Martínez.
13. Margarita Torres Zapata.
14. Emilio Cedillo González.
15. Ignacio García Villanueva.
16. María Ortegón.
17. Alberto Alejo Rivera.
18. Jovita Rodríguez Alejo.
19. Antulio Alejo Rivera.
20. San Juanita Alejo Rivera.
21. Carmen Saucedo Rodríguez.
22. Anastacio Rodríguez de Saucedo.
23. Concepción Saucedo Rodríguez.
24. Rosa María Saucedo Rodríguez.
25. Mayra Alejo Rodríguez.
26. Enjerlvert Alejo.

27. Guadalupe Alejo Olivo.
28. Julio Olivo Alejo.
29. Javier Olivo Alejo.
30. Sra. Ma. Del Socorro Sánchez de Monterrey.

Se normaliza el tráfico de trenes

Para ayer en la noche se esperaba el paso normal de los convoyes de ferrocarril por esta ciudad, al quedar retirados los vagones, y máquinas accidentadas en Puente Moreno y retiradas las grúas utilizadas en las maniobras.

En el Departamento de Información de Ferrocarriles se dio a conocer que por instrucciones superiores de la Presidencia de la República se dio preferencia al rescate de los cadáveres antes que al paso de los trenes, y que atendió estas disposiciones, desde la una de la mañana de ayer, no se retiraron las grúas de las desviaciones de vía hasta que se dejó libre de cadáveres y de chatarra el lugar del accidente.

Por este motivo, había quedado detenido un tren de peregrinos con destino al norte, desde que se reanudaron los movimientos de las grúas.

Presos por su posible responsabilidad

Sorpresivamente, pero además saliendo de la renuencia que normalmente se observaba en estos casos, para tratar de llegar al fondo mismo de las causas del percance, evitando afloren las verdaderas y graves irregularidades que son factores determinantes

para que sucedan accidentes de la magnitud del registrado el día cinco, ayer en la madrugada fueron detenidos e inmediatamente internados en la Penitenciaría del Estado el Superintendente de la División San Luis de los Ferrocarriles Nacionales de México, Alfonso Dávila Sánchez, así como su Ayudante Santiago Limón Borrego, para ser investigados y en su caso iniciar el proceso en su contra, por la posible responsabilidad que tengan en este percance.

La aprehensión fue hecha por instrucciones precisas de la Procuraduría General de la República, interviniendo en ella, además de elementos locales, policías federales especiales.

Esto pone de manifiesto una acción distinta por completo a la que ya se toma normalmente en estos casos, pues sucede que en percances ferroviarios es muy común que no se detengan siquiera maquinistas y fogoneros, mucho menos a funcionarios de la empresa de cierta representación como es un Superintendente.

Tanto Dávila Sánchez como Limón Borrego, ayer mismo empezaron a ser declarados personalmente por el Sub-Procurador General de la República y tres agentes del Ministerio Público Federal concentrándonos aquí, empero sus primeras declaraciones niegan los cargos que se les hacen y rechazan cualquier posible responsabilidad.

Debe anotarse que ya en la fecha misma del percance, Dávila Sánchez, con la soberbia y suficiencia que es característica de los gerentes del ferrocarril, que se comportan con actitudes ajenas al interés del resto de la comunidad, en el afán de atenuar la responsabilidad del personal de los Ferrocarriles, como siempre hacen, tuvo desde el primer momento serias diferencias, con el procurador de Justicia, Licenciado Flores Melo y el director de la

Policía Genaro Gutiérrez, ya que en vez de prestarse a colaborar para el rescate de víctimas, de hecho empezó obstaculizando toda labor.

Limón por su parte, que varios años fue aquí el Ayudante del Superintendente, se caracterizó siempre por su despotismo, falta de responsabilidad y colaboración con las autoridades en cualquier accidente en que había responsabilidad de elementos del Ferrocarril, buscando poner todo tipo de dificultades para el esclarecimiento de los hechos y el castigo a los culpables.

Esta vez la situación para ambos es distinta, aunque siguen al igual que el fogonero las mismas tácticas que al parecer son norma que deben seguir para cubrir su irresponsabilidad.

Se analiza el pago de los seguros

La compañía de Seguros La Mexicana no externaba nada concreto hasta ayer en lo que se refiere al pago de los de vida y de accidente a las víctimas de accidente ferrocarrilero.

En esta ciudad se encuentra el Sr. Miguel Martínez, enviado especial de la aseguradora, quien dice traer instrucciones de agilizar los trámites para cubrir los seguros, hechos que es de agradecerse a esta empresa.

Por otra parte, en lo que se refiere al pago de seguro de los niños que no tienen la edad necesaria para viajar con boleto, el enviado especial de la aseguradora dice no tener instrucciones al respecto, y que esto será motivo de estudios especiales.

Debido al accidente, la mayoría o todos de los pasajeros victimados deben haber perdido sus respectivos boletos que amparan el derecho

del seguro de viajero, afirmando el funcionario de la aseguradora que con el solo hecho de encontrarse lesionados las personas se comprueba su derecho al seguro.

Agregó el enviado especial que tiene entendido que la compañía aseguradora tiene fijada una prima de cinco mil pesos para los casos de muerte sin que esto sea una confirmación oficial.

Los responsables de la peregrinación

Han sido debidamente investigados quienes fueron ya declarados por la Procuraduría General de la Justicia en el Estado y se está pendiente de ellos para la aclaración de cualquier dato que permita llegar a establecer plenamente las responsabilidades en el percance del día cinco.

Se trata de Emilio Cervantes Torres, Jesús Rodríguez, Facundo Gutiérrez Torres, Julio Pérez y Juan Sánchez Torres, todos de esta Ciudad y quienes tenían el carácter de Jefes de grupo, dependiendo del presidente de una especie de Comité que se forma para organizar la expedición que fue presidido por Juan Hernández.

Todos ellos aunque ya declarados como se dice no han sido detenidos, ya que al parecer no llevan ninguna responsabilidad por lo sucedido.

Evasivas del superintendente

“Desconozco si la Gerencia General de los Ferrocarriles haya dicho que la máquina 8405-05 se utilizará únicamente para maniobras de carga no para pasajeros. Me detuvieron los agentes de

la Procuraduría General de Justicia de la Nación para interrogarme sobre el accidente y contesté lo único que se afirmó” el Sr. Alfonso Dávila Sánchez, Superintendente de la División San Luis de los FF.CC., al ser interrogado ayer en la Penitenciaría del Estado, donde se encuentra detenido para investigar las causas del descarrilamiento del tren de peregrinos procedente de Real de Catorce, San Luis Potosí.

Se le preguntó al funcionario de esa empresa descentralizada si la máquina contaba con todo el equipo de emergencia en buen estado y dijo desconocerlo, porque existe un departamento especial que es el que se encarga de revisar constantemente el buen estado de las locomotoras. Si una se encuentra en mal estado no se le permite salir del taller hasta en tanto no garantice la seguridad de los viajeros.

Afirmo desconocer si el accidente se debió a una falla mecánica como se dice o al factor humano que es lo que han declarado algunos miembros de la tripulación.

Cuando se registró el accidente se trasladó inmediatamente al lugar de los hechos para coordinar las labores de levantamiento de furgones, así como la rehabilitación de las vías. Esto debe hacerse con rapidez para que el tráfico no se detenga.

Yo tengo un control de los trenes que se desplazan —dijo Dávila Sánchez—, para evitar que se susciten accidentes o demoras en el horario. Sin embargo, cuando existe una falla mecánica o interviene el factor humano como parece ser que sucedió en este caso está mucho muy fuera de las posibilidades de evitarlo.

Que yo sepa —continuó—, la máquina que conducía el tren de peregrinos se encontraba en buenas condiciones y por eso no ha sido dada de baja para que se dedique únicamente a movimientos de

carga. La circular de que se me habla no ha llegado a mis manos y eso es prueba más que suficiente de que no hay tal orden.

Dávila Sánchez y Santiago Limón declararon ante los Licenciados Manuel Rosales Miranda, Sub-Procurador General de Justicia de la Nación, Edmundo García Sánchez, auxiliar del mismo, Pablo H. Quiroz con igual cargo y Rodolfo Briseño Hermosillo, Agente Federal del Ministerio Público con residencia en Piedras Negras.

Finalmente dijo desconocer su destino, porque la orden de aprehensión la giró la Procuraduría General de la República para realizar las investigaciones de la peor catástrofe ferroviaria.

Limón también niega los cargos

“Me señalan como el autor intelectual del descarrilamiento de los Ferrocarriles Nacionales de México, registrado recientemente, pero en realidad mía no es la culpa porque no es cierto los cargos que me imputan”, dijo ayer el Sr. Santiago Limón Borrego, ayudante de superintendente de la División San Luis.

Conjuntamente con él, fue detenido el Superintendente Alfonso Dávila Sánchez. Todo Ello, por órdenes expresas de la Procuraduría General de la República que son quienes están coordinando las actividades en este sentido.

Limón Borrego afirmó: Yo viajé en el tren que sufrió el accidente pero solamente en el tramo comprendido entre Real de Catorce y Venegas. Allí me bajé. No me di cuenta de ninguna irregularidad en el camino, pese a que inspeccioné el tren.

Dicen los agentes federales-continuó- que tanto el maquinista, como el fogonero y el conductor, me están acusando de haberles proporcionado licor y mujeres, pero eso no es cierto, aún más, desconozco que vinieran allí varias personas del sexo femenino porque está estrictamente prohibido hacerlo.

En las ocasiones que he viajado en los trenes —dijo el entrevistado—, nunca he descubierto esta clase de irregularidades, es la primera vez que me entero de ello y es lamentable.

El ayudante del superintendente se mostró sereno cuando contesto: No creo tener ninguna responsabilidad en el accidente, pero se me detuvo para agotar las averiguaciones y considero que estas deben hacerse. Estoy aquí desde anoche poco después de las veinticuatro horas. Santiago Limón Borrego, se encuentra detenido en la Penitenciaría del Estado, considerado, no como los tripulantes de la máquina que sufrió el accidente, sino en una oficina especial, a disposición de la Procuraduría General de la República.

Inapreciable auxilio de la cruz roja de otras ciudades

Los elementos de las Beneméritas Cruz Roja de Monterrey, Monclova y otras poblaciones cercanas, estuvieron participando decididamente en todas las maniobras de rescate y auxilio de las víctimas del accidente.

El Sr. Emilio Arizpe, presidente del Comité de la Cruz Roja Local dijo que los socorristas de las diferentes instituciones benéficas, no tuvieron descanso.

Ayuda económica a lesionados

Todos los lesionados que se encuentran encamados en los distintos centros médicos recibieron ayer ayuda económica que coordinó el Gobierno del Estado con Ferrocarriles Nacionales de México, en cantidades correspondientes a una semana de salario mínimo establecido en la ciudad.

El Gobernador del Estado, Ing. Eulalio Gutiérrez Treviño, convocó ayer a una reunión a la que asistieron el Dr. Montemayor, Delgado en Coahuila del Instituto Mexicano del Seguro Social, el Lic. Óscar Villegas Rico, secretario general del Gobierno, el Lic. Veloz Bañuelos, de Asuntos Administrativos...

Aportan sus datos los familiares

Ayer comenzaron a llegar al Salón de Recepciones de Palacio de Gobierno Familiares de las personas victimadas en el accidente ferroviario, para aportar los datos familiares que los unen a los difuntos para que les sean entregados los anticipos de los seguros de vida.

Después de acordar con el Gobernador del Estado lo anterior, el Gerente General de Ferrocarriles dijo que el Jefe del Ejecutivo se nota profundamente inquieto, por no decir angustiado de los sucesos registrados, por lo que ha planteado a los ferrocarriles la urgencia de que se atienda la crítica situación en todos sus aspectos.

Por este motivo se acordó la entrega de cantidades a las personas hospitalizadas y a los deudos de las víctimas, y que de ninguna manera se dejará de cubrir el total del seguro de vida de acuerdo con las especificaciones que marque la Ley.

Alberga el ipic a varios afectados

Informó el Dr. Rogelio Montemayor, delegado del Instituto Mexicano del Seguro Social que la señora Margarita Talamás de Gutiérrez ha estado atenta a proporcionarles albergue a algunos familiares de las personas hospitalizadas a causa del accidente ferroviario.

Denuncian al que organizó la trágica peregrinación

Una persona de apellido Godínez, fue la que organizó la peregrinación al Real de Catorce, San Luis Potosí, donde perecieron muchas personas y otras tantas quedaron lesionadas en el peor desastre ferroviario registrado en esta ciudad.

El ayudante del Superintendente, Santiago Limón Borrego, declaró desconocer el nombre de esta persona porque dice que trata directamente con la gerencia General de los Ferrocarriles Nacionales de México para ello.

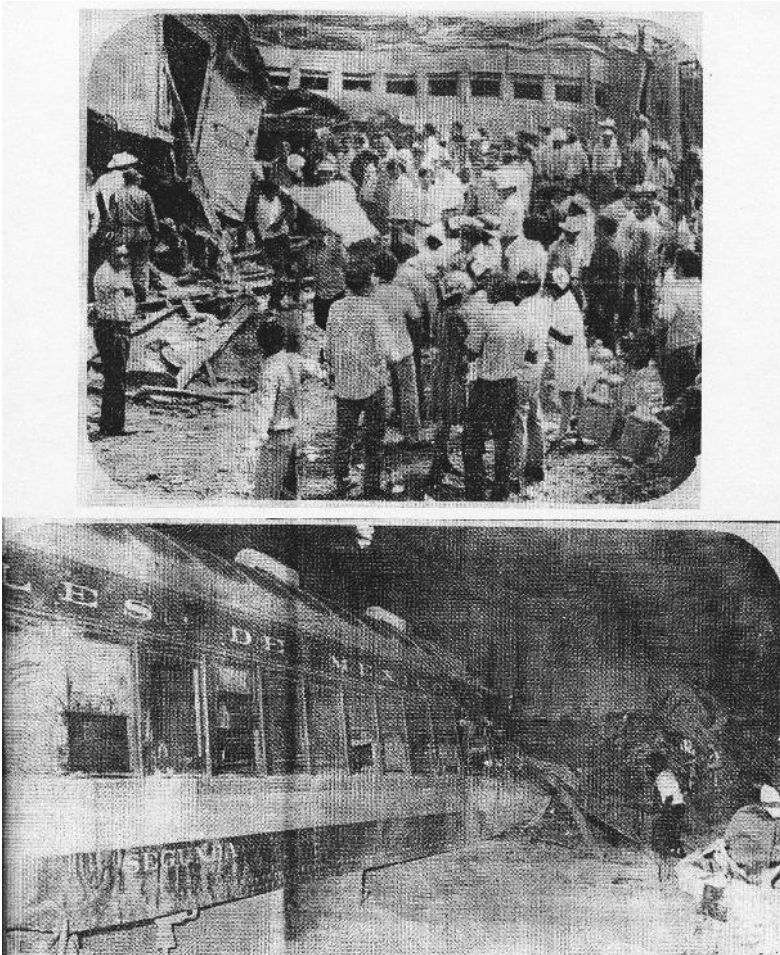
Tiene aproximadamente veinte años de estar organizando este tipo de peregrinaciones. Consigue que le presten carros de los Ferrocarriles para realizar los viajes especiales con boleto de ida y de vuelta.

No quiso reconocer el funcionario que los FF.CC. le hacían descuento en el boletaje de tal modo que le quedara algo de ganancia, pero se tiene conocimiento no oficial desde luego, que se gana entre veinticinco y un treinta por ciento en cada boleto.

El boletaje se le expide en Monterrey y luego viene a Saltillo para expenderlos a personas interesadas en trasladarse a Real de Catorce, el día que se venera al Santo Patrono de dicho lugar.

Las autoridades declararon que no se había detenido al organizador de la peregrinación, porque en todo caso la culpa no es de él.

Sin embargo, puede decirse que algo hay de responsabilidad por que no se puede vender boleto así nada más sin tomar en cuenta el cupo que debe tener cada carro de los Ferrocarriles.



PERIÓDICO

EL HERALDO DE SALTILLO,

10 DE OCTUBRE DE 1972

LA TRIPULACIÓN ÚNICA RESPONSABLE: EL SUBPROCURADOR DE LA REPÚBLICA

Pagos de los primeros anticipos a los deudos

Dentro de la atención que tiene dedicada al Gobernador Gutiérrez Treviño a las familias de las víctimas, se da tiempo para atender los asuntos más urgentes en el Gobierno y dictar los acuerdos necesarios para que no se detenga el trabajo de las dependencias.

El Ingeniero Jesús Fernández Tamez, titular de la Junta de Electrificación del Estado, se entrevistó ayer con el Jefe del Ejecutivo para elaborar proyectos de obras de electrificación en la entidad.

De acuerdo con las solicitudes de obras que se tiene en la Junta de Electrificación, de distintas partes del Estado, se determinará el tipo de inversiones en cada una de ellas, para elaborar el programa de trabajo para el próximo año.

Sesenta mil pesos se habían entregado ayer a deudos de las personas fallecidas en el descarrilamiento del tren que transportaba peregrinos del Real de Catorce, como anticipo a los seguros de vida.

Esta cifra fue la registrada hasta las veinte horas, entregada a cuatro familias que presentaron la documentación que los acreditaba como los indicados para recibir dicho anticipo.

El señor Luis Espinosa Galindo fue el primero de los dolientes que recibió treinta mil pesos correspondientes al anticipo de las indemnizaciones por tres de sus familiares fallecidos.

Momentos más tarde, el señor J. Guadalupe Ramón Suárez Cerda recibió diez mil pesos por el mismo concepto; ambos cheques fueron entregados por el Gobernador del Estado, Ingeniero Eulalio Gutiérrez Treviño.

Por la tarde se entregaron veinte mil pesos más a dos familias que también completaron su documentación que los acredita como deudos de las víctimas.

Estos anticipos son entregados por Ferrocarriles Nacionales de México y la compañía de Seguros La Mexicana; como se ha dicho, como un anticipo de las indemnizaciones que les corresponde, y que fluctuarán entre dieciocho y veinte mil pesos.

Esta actividad que promovió el Gobierno Federal y del Estado, puede considerarse como la única en que los trámites para el pago de las indemnizaciones se ha hecho prácticamente de inmediato, gracias a la perfecta coordinación que se ha hecho por parte del Gobierno del Estado.

El personal del Departamento Jurídico y Administrativo de la Secretaría General de Gobierno trabaja activamente atendiendo a todos los deudos que se presenten a reclamar las indemnizaciones, recopilando y ordenando los datos personales necesarios para establecer el legítimo parentesco con los difuntos.

Con esta documentación recopilada, Ferrocarriles y la Asegurada tienen base para hacer las entregas de dinero.

Para facilitar los trámites, y agilizar las entregas, el Gobernador del Estado dispuso que se exigieran únicamente la documentación mínima a los deudos, tomando en cuenta que muchas de las familias no tienen en regla su documentación civil.

Se descarta como causa el deterioro del equipo

Única responsable de la tragedia ferroviaria, la tripulación del convoy, según las declaraciones del Licenciado Manuel Rosales Miranda, segundo procurador de Justicia de la Nación.

Declaró el Licenciado Rosales Miranda que quedó descartada una investigación minuciosa del equipo, porque ya se hizo por dos peritos que tienen más de veinticinco años de experiencia en equipos de Ferrocarriles, y estas investigaciones indican que es concluyente el hecho de que el convoy se desplazaba a velocidades muy superiores a las que establece el reglamento, debido a que la tripulación por la condición en que se encontraba no alcanzó a prever el peligro del exceso de velocidad.

Agregó que las paradas que vino haciendo el convoy demuestran que el equipo venía funcionando eficientemente, por lo que única culpable de las altas velocidades fue la tripulación.

En poder del Sub-Procurador obran las gráficas de velocidad de ambas máquinas, siendo idénticas en su grabado de las velocidades con que se desplazaba el tren en todo su trayecto.

Señaló además que únicamente faltan detalles para complementar las investigaciones, entre ellos el testimonio de algunos de los pasajeros que resultaron lesionados, enfatizando en que todo caso la Procuraduría descarta la investigación del equipo.

Respecto a la presencia de las mujeres que se dice acompañaban a los tripulantes hasta la hora del accidente, no se ha establecido ningún dato que lleva a su identificación para que declaren, y mientras tanto ese punto continúa oscuro.

Respecto a la detención de Mariano Dávila Sánchez y Santiago Limón Borrego, Superintendente y Ayudante respectivamente en la División San Luis, el Sub-procurador de Justicia no manifestó los cargos específicos que se les señaló para su detención, y dice que solo están sujetos a investigación de la responsabilidad que pueda comprobárseles en el hecho.

Esto da lugar a conjeturas respecto a que hay indicios de que los dos funcionarios estaban conscientes en alguna forma de la situación que guardaba el convoy antes del accidente.

El Licenciado Rosales Miranda informará a la superioridad en la Capital, de la República del curso de las investigaciones y regresará a Saltillo en esta misma semana para terminarlas.

Por lo pronto, los cargos formulados en contra de la tripulación es: ataque a las vías de comunicación por la interrupción del servicio telegráfico al derrumbar las líneas; interrupción del servicio de trenes por daños en propiedad ajena; homicidio, lesiones y trabajar en estado de ebriedad.

Llamado a quienes no localizaron familiares

Con el propósito de facilitar la identificación de los cadáveres que hasta la fecha no ha sido posible establecer, se está haciendo un llamado a las familias que no han localizado a sus parientes para que ocurran a la Procuraduría General de Justicia.

En esa dependencia, tienen a su disposición ropa y otras pertenencias de los cadáveres no identificados, así como fotografías tomas de distintos ángulos, que puedan servir de base para establecer la identificación.

El oficial Mayor de Gobierno Licenciado Humberto Gómez Villarreal dijo que el estado de algunos cuerpos no permite una identificación fácil, por lo que el Gobierno del Estado ordenó que se retuvieran todas las pertenencias personas que fuera posible para que los interesados las analizaran.

Todas las pertenencias de cada cadáver están controladas con numeración idéntica a la que se puso en las tumbas donde fueron sepultados los cadáveres, par que en los casos que puedan ser identificados las prendas, localizar de inmediato el lugar donde se encuentra el cuerpo.

Se busca que el seguro llegue a deudos

Una de las principales intenciones que tiene la compañía de Seguros La Mexicana, es que las indemnizaciones sean entregadas precisamente a las personas indicadas, para que no resulten entregas a gente que poco o nada tiene que ver con las víctimas, como puede darse el caso.

El representante de la compañía aseguradora, señor Miguel Martínez, dijo que es por esto que los funcionarios de la firma están coordinándose con el personal de ferrocarriles y del Gobierno del Estado para la comprobación de la personalidad de los deudos, y a cuáles de estos serán los indicados para entregarles las indemnizaciones.

Respecto a las víctimas que no adquirieron boleto, en este caso los niños, es un caso especial que al parecer será positivo, ya que se busca el completo beneficio para las familias afectadas en el accidente.

Interés de egt en facilitar el pago

El Gobernador del Estado, Ingeniero Gutiérrez Treviño declaró ayer que el hecho de haber instalado oficinas en el salón de Recepciones de Palacio de Gobierno para recabar datos familiares de las personas fallecidas en el accidente ferroviario, es con el deseo de que el auxilio económico se haga con más rapidez.

Indicó el jefe del Ejecutivo que en las oficinas de referencia se cuenta con los asesores necesarios en material legal, principalmente de la facultad de Leyes, para que oriente a los familiares de las víctimas en la presentación de sus documentos que los acreditan como legítimos familiares.

En coordinación con Ferrocarriles y la compañía aseguradora, el Gobierno del Estado dispuso que se empleara todo el personal necesario para atender a los deudos en la presentación de sus documentaciones personales.

Se habla de represalias, cesa el director del hospital del ferrocarril: dr. Morales

El sorpresivo despido de su trabajo en el Hospital de Ferrocarriles, del Doctor Luis Morales Benavides, ha originado una serie de especulaciones en el sentido de que fue despedido por haberse negado a falsear los análisis de sangre de los miembros de la tripulación del tren accidentado.

El señor Carlos Barrios Martínez, director de Relaciones Públicas de Ferrocarriles Nacionales de México, al declarar sobre lo anterior, dijo que desconoce las causas por las que fue retirado de su puesto el Doctor Morales, pero que en ningún momento puede creer que haya sido por las causas que se señalan.

Indicó que en opinión personal no piensa que dentro de Ferrocarriles haya personas capaces de cometer un acto de este tipo que es a todas luces ilegal, y que si estuviera ejerciendo alguna presión a las autoridades con el fin de ocultar una responsabilidad de la empresa, las propias autoridades por respeto a su fuero no iban a permitirlo.

Manifestó que las causas del desastre están claramente definidas, que los hechos son evidentes según lo demuestra la documentación técnica y las mismas características del accidente; inclusive, agregó, personalmente recabé impresiones de dos pasajeros, los que expresaron que “Los llevaban como locos, que sintieron que la salida del tren, los carros se hacían muy feo, y que los señores (refiriéndose a la tripulación) venían borrachos.

Quedan dudas en torno al trenazo

Queda sin haberse dado a conocer si el tren de peregrinos en el que se perdieron muchas vidas, fue revisado por las comisiones especiales que la empresa tiene en todo el sistema ferroviario, y que se dedican exclusivamente a comprobar el buen estado del equipo y el estado que guarda la tripulación.

Las comisiones, que en su totalidad son trece en todo el sistema ferroviario, están integradas por un técnico especialista en transportes, un médico y sus respectivos ayudantes, y se movilizan en motores especiales y de uso exclusivo para el chequeo sorpresivo de los diferentes convoys que se mueven dentro de la jurisdicción de las comisiones de referencia.

Hasta la fecha, y lo que se ha informado de las investigaciones que se han hecho sobre el fatal accidente, no se ha informado si la comisión destinada en la División San Luis haya hecho el chequeo correspondiente, ya que tratándose de un tren especial de perrunos, la revisión era indispensable.

Se fumigan vagones y ambulancias

Por disposiciones de la jefatura de los Servicios Coordinados de la Salud Pública del Estado, se fumigaron los furgones de los Ferrocarriles Nacionales de México que sufrieron el descarrilamiento recientemente y de las ambulancias de las funerarias y Cruz Roja que participaron en la ardua labor de rescate de cadáveres y lesionados.

El Doctor Antonio Cárdenas Alvarado, Jefe de la dependencia sanitaria mencionada, afirmó además que una vez quitados todos

los carros de ese lugar, se removería la tierra para comprobar que no queden restos humanos y entonces fumigar también toda esa parte donde ocurrieron los trágicos sucesos.

Esto con el fin de evitar que se pudiera presentar alguna epidemia de enfermedades contagiosas o cualquier otro mal.

Con esto prácticamente queda terminada la labor que se estuvo llevando a cabo desde el mismo día en que se registró el descarrilamiento.

ENTRE USTED Y YO

Por Catón

La película se llamaba “Todos somos asesinos”.

Se cometía un crimen, todo el peso de la culpa se hacía recaer sobre uno solo, pero según la trama iba avanzando se descubría que todos los que participaban en el film tenían de uno u otro modo responsabilidad de la muerte de la víctima.

Se me ocurre pensar que una reflexión semejante podría hacerse en el caso del desastre ferroviario. La culpabilidad de la tripulación sería compartida por quienes en alguna forma tuvieron intervención en el viaje: boleteros, inspectores, organizadores, personal de estaciones. Se extendería la culpa a quienes en los altos puestos de la administración de los Ferrocarriles no ponen cuidado y vigilancia para prevenir estas desgracias, y a nosotros mismos, que nunca elevamos voces de protesta contra las injusticias, la corrupción, la irresponsabilidad, y que, por lo tanto, nos hacemos cómplices de los mismos vicios que denunciarnos cuando ya es muy tarde.

Podremos gritar que esta catástrofe es un gran crimen solo en la medida en que aceptamos, como en la película, que todos somos asesinos.

¡Hasta mañana!...

COSAS DE CIUDAD

Por: Francisco Treviño Granados

LAS DECLARACIONES de la tripulación no han sido del todo claras, y la contradicción, por una parte, y otra, empieza a despertar sospechas, en las averiguaciones sobre las causas que originaron la tragedia ferroviaria que tuvo como consecuencias la pérdida de 204 vidas, y miles de heridos... MIENTRAS LA gerencia de los FF.CC., achaca la culpabilidad a quienes conducían los fatídicos trenes, los trabajadores a su vez señalan el mal estado tanto de las vías como de las máquinas, y la verdad es que uno y otro tienen razón... PERO no es el tiempo “del comadreo” de vecindad, ni de desatar polémicas, la averiguación debe hacerse de manera seria, hasta agotar los medios legales, y discernir en todo caso una conclusión valedera que no se preste a dudas... LA ACTUACIÓN en este caso del Gobernador, y el alcalde han sido determinantes, ayer don Eulalio estuvo pendiente de la entrega de las indemnizaciones a los deudos de las víctimas, asimismo solicitó que se agilizaran los trámites y se dejara a un lado ese rigorismo burocrático para hacer entrega de las cantidades de dinero previamente señaladas... CENTENARES DE gente extracción humilde, parientes de los fallecidos empezaron a llegar desde temprana hora siendo atendidos en forma eficiente... NO FALTA quien pida Paredón para la tripulación, pero ellos también tienen familia hijos por quien velar, no toda la responsabilidad es de ellos, la investigación debe de arrojar luz, esclarecer los hechos, para

consignar al que resulte responsable, así sea el mismísimo Gerente de los FF.CC., el aburguesado Pica-Rieles Víctor Manuel Villaseñor...

Lesionada a consecuencias de la pasada tragedia

Otra niña que al parecer no tenía nada cuando ocurrió el accidente ferroviario, fue conducida al Hospital Civil Saltillo para que se le prestara atención médica, encontrando los médicos su estado delicado.

Se trata ahora de Alma Guadalupe Fonseca Oviedo, de un año seis meses de edad con domicilio en La Libertad, Estaba en casa de una tía de nombre María Teresa Oviedo.

Dijo la señora que cuando ocurrió el accidente se la llevó a su casa porque la niña no se quejaba. No tenía nada, le dijo alguien.

Sin embargo, se puso grave y entonces se le condujo al hospital mencionado donde se vio que tenía fractura de tibia y luxación de rótula en la rodilla derecha.

Los médicos dijeron que la niña debería quedar encamada para ser atendida eficientemente.

Dice un pasajero del trágico tren que si estaban ebrios los rieleros

Hizo sus declaraciones en la Procuraduría de Justicia

Un pasajero de los que venían en el tren que se descarriló procedente de Real de Catorce, San Luis Potosí de nombre Mauricio Oyervides Oyervides, de 35 años de edad y originario de Los

González, declaró ayer en la mañana en la Procuraduría de Justicia del Estado, que efectivamente la tripulación de la máquina venía trabajando en estado de ebriedad: Él lo comprobó.

En efecto, Oyervides Oyervides dice que él viajaba en uno de los furgones, cuando al llevar a Venegas se bajó para caminar hasta donde estaba la máquina y preguntarles a los responsables, cuánto tiempo permanecerían estacionados allí.

Cuando se introdujo en la máquina, vio que la mayor parte de la tripulación se encontraba en estado de ebriedad, porque percibió fuerte aliento alcohólico. Les hizo la pregunta y él contestaron que solamente quince minutos. Hecho esto, regresó al carro donde viajaban él y su familia.

Explicó lo que sintió cuando se descarriló el tren cosa que ya ha sido repetida aquí muchas veces.

Afirmó que al ocurrir el hecho, se bajó como pudo y momentos después de caminar en la oscuridad, de escuchar lamentos de niños, de adultos, de hombres y mujeres, llegó hasta donde estaba la máquina. Fue entonces al estar contemplando la enorme tragedia sin creerlo aún, llegaron unos agentes de la justicia quienes le dijeron que les ayudara a sacar la tripulación y mantenerla cerca de él para que no fueran a huir. Un amigo suyo que también se salvó, lo acompañó.

Es todo lo que dijo.

Sin embargo, viendo bien sus declaraciones se puede deducir que la tripulación “ya estaba en estado de ebriedad al llegar a Venegas”, que fue donde se bajó Santiago Limón Borrego, ayudante del superintendente y donde según él habló con el conductor.

Mauricio Oyervides afirma no haber visto ninguna mujer en la cabina de la máquina lo cual no indica que no estuvieran allí, porque puede ser que las hayan escondido para que no las vieran otros ferrocarrileros que estuvieran en la estación mencionada.

La declaración suya, sería puesta a disposición de la Procuraduría General de Justicia de la República, como viene sucediendo con las otras.

*Víctima del trenazo que fue dada de alta,
estando enferma*

Una víctima del desastre ferroviario que había sido dada de alta el pasado 7 de los corrientes, nuevamente fue internada en el Hospital Civil Saltillo, para que se le prestara atención médica dado el estado de salud en que se encuentra.

Ella es Isidra Hernández Damián, de once años de edad con domicilio en la calle de Hidalgo 1404. Fue su padre Jesús Hernández Torres quien la condujo allí.

Explican las autoridades policiacas correspondientes, que la menor viajaba con su familia en el tren descarrilado, y que primeramente fue conducida a la sala de emergencia del Hospital del ISSSTE para que se le prestara atención médica. Allí le dijeron que no tenía nada y la dieron de alta el siete del presente.

Sin embargo, volvió a enfermarse y entonces su padre optó por llevarla a otro hospital donde los médicos luego de examinarla le encontraron probable fractura del maxilar inferior así como en otras partes del cuerpo.

Se le hicieron algunas curaciones y luego dictaminaron que quedara encamada bajo observación, hasta en tanto no se encuentre perfectamente bien.

De los hechos se tomó conocimiento en la Comandancia de Policía.

Careo entre mesalinas y los tripulantes del fatídico tren

Varias mujeres del sector oriente de la población han sido careadas con la tripulación de la máquina que sufrió el descarrilamiento recientemente con el objeto de saber si los conocen y por consecuencia obtener la identidad de las otras que viajaban dentro de la máquina, pero los resultados han sido completamente negativos.

Las investigaciones se han llevado a ese extremo, porque piensan las autoridades que las mujeres que venían en la máquina tal vez fueron conocidas de la tripulación y entonces hubo más facilidad para hacer el viaje.

Las mujeres que han asistido a la Penitenciaría del Estado para ver a los tripulantes, no los han reconocido. Aseguran que nunca antes los habían visto en su vida y que tampoco saben que hayan tenido relaciones amistosas con algunas de sus amigas.

Estas diligencias se estuvieron haciendo solamente antier y durante el día de ayer.

No se tomaron declaraciones a nadie, porque lo único que se trataba de esclarecer es si eran conocidos o no los responsables del tren para ellas.

DE ANGUSTIA PARA BUSCAR A LOS PARIENTES PERDIDO



Las ambulancias de la Cruz Roja, Seguro Social, ISSSTE y de numerosos hospitales de la región no se daban abasto para trasladar a los centenares de heridos del macabro y trágico accidente.



En el mismo lugar del accidente se instalaron puestos de socorro a fin de poder auxiliar oportu-

dió la vida, el resto de irresponsables ferroviarios sólo recibieron pequeñas lesiones y así pudieron perfectamente declarar horas después de la catástrofe.

FALLA MECANICA, DJERON EN PRINCIPIO

El maquinista Meklar Sánchez Echeverría, dijo que de pronto la velocidad fue en aumento y que los frenos no funcionaron, por lo cual lanzó un silbido corto para avisar del peligro y ordenar que se utilizaran los frenos de emergencia en los vagones. Añadió, que el conductor Jesús Rocha Serna, no pudo llegar a los frenos, ya que los pasajeros aterrorizados por la meteórica velocidad con que viajaba el convoy intentaban escapar de los carros y bloquearon las puertas.

Los frenos de emergencia no funcionaron cuando el fogonero jaló la

**LA MAS TERRIBLE
DE LAS NOCHES POR
CULPA DE OBREROS
IRRESPONSABLES!**

palanca de su lado. El maquinista ordenó que se "enarenaran" las balsas, pero esta medida también falló.

A continuación, el tren se precipitó en la curva y los vagones fueron lanzados a gran velocidad hacia los cuatro puntos cardinales. Minutos después se iniciaba el incendio y los alaridos desgarradores de quienes se quemaban se confundían, los que a gritos buscaban a sus parientes entre los huecos retorcidos.

RELATO CONMOVEDOR DE UN PASAJERO SOBREVIVIENTE

"Viajaba con mi esposa Dominga Cifuentes y mis ocho hijos. El tren se detuvo en Venegas y luego continuó la marcha y pronto principió a correr desproporcionadamente. Oí como el aire de la máquina se escapaba y todo vibraba... Los pasajeros principieron a correr desesperada y todo se convirtió en un pandemonium... Todos gritaban; hubo quienes quisieron lanzarse fuera a la velocidad a que viajaba el convoy y también muchas personas obtuvieron los pasillos al ponerse de rodillas para suplicar que todas las cosas volvieran bien. De pronto vino una terrible sacudida y el tren volcó", dijo el señor Catalino Armendáriz, de



MUCHOS CUERPOS QUEDARON CARBONIZADOS

El cadáver destrozado de uno de los infortunados accidentados sacado por socorristas de la Cruz Roja. Fue en verdad terrible.

Durante toda la noche trágica las brigadas de auxilio utilizando luces artificiales, sacaban cadáveres y lesionados entre las toneladas de hierros retorcidos. Así mismo se encontraban numerosos miembros carbonizados.

El procurador del Estado de Coahuila, Lic. Antonio Flores, giró instrucciones para que se levantaran los actas de detención y se cumplieran los demás requisitos de ley en el sitio mismo del desastre, que por la noche

ofrecieron donar sangre para los heridos. Los enfermos rescatados que inmediatamente se llevó a los hospitales del IMSS, ISSST y el Civil. Los que llegan por cientos, las mismas proporciones no serían suficientes para atender a cada momento a las víctimas.

EL MAQUINISTA ENFERMO

JUAN GABRIEL, CHESPIRITO, PELAYO, EL “LOCO” VALDÉS Y JULIO IGLESIAS APOYARON A LA CRUZ ROJA Y A LAS VÍCTIMAS DEL “TRENAZO” EN 1972

En lo que pudiera considerarse como el antecedente a los actuales teletones, estos grandes artistas se sumaron para apoyar a Saltillo en esos momentos tan difíciles

Por Omar Soto

Han pasado cuarenta y ocho años desde el trenazo de Puente Moreno, ocurrido el 5 de octubre de 1972, cuando el entonces llamado "tren peregrino", que viajaba de Real de Catorce a Saltillo, se descarriló en el sitio que le da nombre a este trágico suceso, el cual dejó una cifra indeterminada de víctimas.

Cuando ocurrió la tragedia, miles de saltillenses se solidarizaron con las víctimas, llevando a cabo acciones que hoy pudiéramos considerar como heroicas, ya que en su momento ayudaron a salvar muchas vidas y ayudaron también a reconstruir muchas otras que de una forma u otra se vieron afectadas por estos hechos.

Una de estas saltillenses que desinteresadamente se sumó a las labores de apoyo para las víctimas y sus familias, fue doña Eloísa

Gutiérrez Treviño, quien en ese entonces fungía como presidenta honoraria del Comité de Damas de Cruz Roja de Saltillo.

Doña Eloísa, hermana de quien fuera en ese momento gobernador de Coahuila, el Ingeniero Eulalio Gutiérrez Treviño, recuerda a la perfección y con lujo de detalles los momentos que a ella le tocó vivir.

"Recibí un telefonazo, era la madre sor Luz María Samarini que me llamaba, que acababan de pedir auxilio y había ido una de las ambulancias. Se comunicó diciéndome que el ambulante había pedido más auxilio porque aquello era una cosa tremenda, así lo reportó la ambulancia a la madre, que entonces tenía a su cargo la Cruz Roja".

Consciente de las circunstancias, partió de inmediato a la sede de la Cruz Roja y, tras llamar al presidente del Consejo Directivo, don Emilio Arizpe, y a quienes la apoyaban en la administración de esta organización para actuar lo más pronto posible, llamó a su hermano, el gobernador Gutiérrez Treviño, para informarle de lo acontecido y coordinarse en lo que fuera necesario.

Lo anterior marcaría el inicio de una extensa jornada en auxilio a heridos y familias de personas cuya vida fue sesgada por el trenazo, a la que se sumarían, entre muchos otros, el Dr. Eduardo Dávila Garza, quien era director médico del ISSSTE y el Dr. Felipe Calderón, director médico del Hospital Civil (actual Hospital Universitario).

"Inmediatamente me comuniqué con quien era el gobernador en aquel entonces, el ingeniero Eulalio Gutiérrez, hermano mío, que ya falleció, a quien le informé de lo acontecido. Me dijeron

que necesitaba pedir más ambulancias por la cantidad de heridos y, desgraciadamente, muertos. Ante todo, llegando él a la Cruz Roja, sonaba el teléfono y era de la Secretaría de Gobernación de México, que se estaban enterando del accidente tan grande que había sucedido en Puente Moreno. El teléfono lo tomó él para hablar con las personas de Gobernación y yo estuve hablando mientras con las personas que necesitaban ayuda y organizando lo que se necesitara. En ese mismo momento el Gobernador se fue de la Cruz Roja al lugar del accidente, en donde personalmente encabezó las labores de rescate durante todos esos días”, dijo.

Tragedia y búsqueda

"Se fueron colocando los muertos en pasillos, en varios lugares y, por desgracia, al médico que teníamos en la Cruz Roja le hablaron por teléfono y desgraciadamente se enteró de que su padre era el maquinista del tren, sin embargo, él continuó ayudándonos en medio de su dolor. También nos ayudaron médicos del ISSSTE y del Hospital Civil. Se siguió colocando a los muertos en un lado, atendiendo lo que se podía de los que iban heridos. Todo fue tan sorprendente que la mayor parte se empezó a canalizar para los hospitales más grandes y a nosotros nos fueron dejando diferentes actividades, desde mandar los alimentos a donde fue el accidente, ahí tuvimos ayuda de todo el Comité de Cruz Roja", mencionó.

"A la entrada de Cruz Roja se colocó una tira grande donde se colgaban los objetos que iban las ambulancias recogiendo, para que si alguna persona buscaba a su familiar y podía ver si la prenda que estaba ahí colgada era de la persona de las que estaban ahí

registradas. Después de eso estuvimos varias semanas, todavía iban muchas personas buscando a sus familiares.

Siendo un suceso tan nítido para ella, recordó que a su lado siempre estuvieron trabajando: doña Anita del Bosque de López, Beatriz López de Dávila –vicepresidenta y tesorera de Cruz Roja, respectivamente–, además de doña Rebeca “Bequita” de López, Angélica Segovia de Rodríguez, Lucía Fernández Aguirre, Alicia Berrueto de Rivera, Concepción Narro de Arizpe, Concepción Sada de Arizpe, Guillermina del Bosque, Sofía Elena Villarreal de Rodríguez, Elvira Martínez de González, Mary Torres de Rodríguez, Reyna Musa, María Luisa Flores Dávila, Yolanda Pérez de Canales, Guillermina Cabello de Villegas, Irma Cabello de Valdés, Sofy Kalionchiz, Tere Cata De la Peña de Del Bosque, Luz Angélica Aguirre Dávila, Cristina López de Jiménez, Isela Del Bosque de Valdés, Dolores Dávila de Cárdenas, Gracia Emma García Pérez, así como sus hermanas Carmela Gutiérrez de Cabello y Eglantina Gutiérrez de Canales, y muchas damas saltillenses más que colaboraron con Cruz Roja como una muestra de unión y solidaridad.

“De igual forma nos apoyaron mucho las integrantes del Comité Juvenil de Cruz Roja, entre ellas Manis Flores, Lattiffé y Aída Burciaga Neme, Josefina y Virginia Cepeda Izaguirre, Cristina y María Elena Arizpe Narro, quienes ayudaron dando información a los familiares sobre la ubicación y estado de los heridos y -en su caso- del lugar en el que se encontraban las personas fallecidas”.

"La mayoría de las señoras se organizaron en la cocina. Unas se organizaron en hacer los sandwiches, la bebida que se iba a llevar. Pasó algo curioso: la señora Villaseñor llegó por ahí buscándonos y,

ya después de saludarla y de todo, me dice que es la esposa del director de Ferrocarriles Nacionales de México y que si nos podía ayudar en algo, que ella quería ayudarnos y se le pasó a la cocina, donde estaban las demás señoras y la pusieron a lavar platos", comentó.

Entre los deberes de la presidenta honoraria se encontró el traslado, a bordo de una ambulancia, de quienes operaban el "tren peregrino", señalados como los principales responsables del accidente.

"Me tocó también el movimiento de los dos ferrocarrileros, de moverlos de la calle del Hospital de Ferrocarriles, aquí por donde topa Murguía, a lo que era la cárcel. Tuvimos que entrar por los papeles de Cruz Roja. Fuimos nosotros en una ambulancia grande que había. Fuimos a mover a estos señores porque exigían que se movieran con personas de Cruz Roja a los responsables del accidente", rememoró.

Cobertura nacional

El trenado de Puente Moreno atrajo a las cámaras y micrófonos de medios locales y nacionales, cuyos comunicadores reportaban día a día el proceso del rescate de vivos y finados. El reconocido e icónico periodista Jacobo Zabłudovsky fue uno de los que más seguimiento dio a la noticia.

"Estuvo en contacto con nosotros, todos los días Jacobo Zabłudovsky, que no se nos olvida, estuvo muy pendiente de todo lo que pasaba en el accidente, hablaba dos veces por día a la Cruz Roja. Tuve el gusto de estar hablando con él, lástima que hayamos hablado de una cosa tan triste. Lolita Ayala también hablaba para pedir informes y de diferentes periódicos que estaban hablando de

México. Cuando se cerró el evento aquel, todavía duró el campamento de Cruz Roja por ahí. Fueron muchísimos los muertos", compartió.

Solidaridad cercana

El empresario don Emilio Arizpe de la Maza, entonces presidente del Patronato de la Cruz Roja en Saltillo, fue otro de los personajes que se mantuvo siempre atento al suceso en el que la generosidad de los saltillenses fue indiscutible. Con él siempre sumados a Cruz Roja, Herminio Rodríguez Narro, Ignacio Gil, César Rodarte, Edmundo García Abaroa, Aniceto Musa y Onésimo Flores Rodríguez, cuya ayuda fue fundamental en esos difíciles días y en todos los que viviría en esa época la Cruz Roja de Saltillo.

Otro personaje que se sumó en apoyo a las víctimas fue don Enrique Martínez y Martínez, propietario de Funerales Martínez.

"Enrique Martínez nos ayudó en todo lo que pudo. Nos ayudó con las personas que habían fallecido y que ya habían sido reconocidos por sus familiares. Él nos estuvo ayudando en todo lo que la cuestión funeraria. Don Enrique nos proporcionó los ataúdes en aquel entonces, regalados, para infantes y adultos, siendo un gran cooperador de la Cruz Roja", externó.

“Una persona que quiso siempre a Cruz Roja, nos ayudaba también fue el Licenciado Eliseo Mendoza Berrueto, cuando se le llamaba a México para su cooperación a Cruz Roja siempre nos ayudó, al igual que muchas personas a las que molestábamos para pedirles su apoyo, pero que siempre nos ayudaban. El gobierno de Coahuila siempre nos ayudó durante el tiempo que estuvimos, inclusive se fijó una cuota mensual que nos entregaban para poder

cubrir algunos gastos, ese ingreso fue la base de mucho, ya que era fijo para Cruz Roja cada mes. El gobierno del estado nos ayudó muchísimo, el gobierno municipal también ayudaba en todo lo que se podía. La bandera de Cruz Roja daba orgullo porque las personas, todas, cooperaron muchísimo", remarcó.

Con el trenado de Puente Moreno quedó comprobada la solidaridad saltillense, ya que ciudadanos locales se dirigieron a la zona del accidente para prestar su tiempo y esfuerzo en las maniobras de rescate.

"Nos ayudaron de la mejor manera posible, tanto con alimentos hasta camionetas y muebles para mover, sí se necesitaban cosas para acarrear ellos lo hacían con mucho gusto, el pueblo en general, todas las personas. Lamento mucho no acordarme en este momento, pero eran muchísimas las señoras que estuvieron hasta el final, al final que nos dieron orden de que ya se terminaba todo el movimiento. Nosotros nos quedamos todavía dos semanas mientras recogían los últimos restos de las personas y se entregaban para su sepultura", platicó.

A las labores se unieron los municipios de Monclova y Torreón, además del estado de Nuevo León, desde cuya capital se trasladaron ambulancias para otorgar sus servicios.

"Se ofrecieron inmediatamente el estado de Nuevo León, varios estados. Del estado de Coahuila se ofrecieron Monclova, Torreón y Piedras Negras", expresó.

Sobrevivientes

Muchos rumores, anécdotas e historias circularon alrededor de lo que pasó en Puente Moreno, entre ellas que algunas personas que no habían sido localizadas, aparecieron días después en poblados aledaños o inclusive al reportarse en la propia Cruz Roja.

"Parece que se quemó, eso ya no nos tocó a nosotros, se quemó todo el campo donde había sido el accidente, quemaron los matorrales por razones de higiene. Mucha gente que había resultado con vida se había ido como pudo a lugares cercanos a "Puente Moreno" para buscar auxilio, gracias a Dios estaban con vida aunque ya no en el lugar del accidente. Se les buscó, se les localizó. Algunos se fueron a la Cruz Roja a reportar que estaban vivos. Fue un accidente que conmovió a Saltillo, pero hubo una respuesta correcta y grandísima de todas las clases sociales, de todas las autoridades. Tendríamos que darle otra vez las gracias a los médicos y enfermeras, a los camilleros y a todas las gentes que trabajaron", expresó.

Maratones para resurgir

Luego de los servicios y participación de la Cruz Roja en el trenazo, sus finanzas quedaron debilitadas, por lo que Eloísa Gutiérrez en sinergia con la tesorera, vicepresidente y el Consejo Directivo de esta institución, ideó la realización de un maratón para reunir fondos que le inyectaran recursos económicos para apoyar a las víctimas y para solventar gastos de la propia Cruz Roja.

"Con esto del trenazo sí hubo un gasto que no se tenía previsto y sobre todo en la gasolina, en todo hubo gastos que no teníamos

contemplados. Lo que se gastó fue un dinero para nosotros muy bien gastado porque tratamos de darle un mejor servicio a las personas que sufrieron el accidente. Ya pensándolo y viendo que necesitábamos hacer algo un poco más grande, de estar habituadas a las colectas, se nos ocurrió hacer un maratón y, para entonces, tuvimos la aprobación y siempre contamos con su ayuda, siempre nos ayudó, fue un miembro más de la Cruz Roja el señor Alberto Jaubert conocido por 'El Chino', propietario en ese entonces del único canal de televisión local, el canal 7, siempre estuvo dispuesto a ayudarnos", contó.

Tras lo anterior, se comenzó a contactar a personalidades del gremio artístico nacional, logrando conjuntar el talento del comediante Manuel "El Loco" Valdés y del conductor del programa de concursos de gran éxito "Sube, Pelayo, Sube", Luis Manuel Pelayo, quienes trajeron consigo al cantante Juan Gabriel.

"No había línea de avión para Saltillo en aquel tiempo y entonces los artistas aterrizaban en Monterrey y también las personas que iban a ayudar en el maratón y acompañarlos cantando, haciendo algo, tocando guitarras. Con Pelayo y "el Loco" Valdés venían muchos artistas, entre ellos del que más me acuerdo fue Juan Gabriel, porque era muy jovencito y venía estrenando su canción "No tengo dinero", remarcó.

"Una noche anterior al maratón se hizo un desfile para Cruz Roja por la ciudad con todo lo que se iba a hacer, los artistas que venían recorrieron las calles de Saltillo y todo, y con eso logramos atraer a mucha más gente. Las personas que fueron por los artistas al aeropuerto de Monterrey, me acuerdo muy bien fue la señora Sofy Kalionchiz y Tere Cata de la Peña de Del Bosque. También,

fueron por ellos en el avión que nos hicieron favor la familia López de prestarlo y fueron por ellos, los trajeron y los llevaron", extendió.

Dicho maratón fue transmitido por el Canal 7 con segmentos de pausas que se aprovechaban para pedir la cooperación de los espectadores, siendo el Ingeniero Lorenzo Medina, una de las primeras personas en enviar donativos desde la Ciudad de México.

"Tuvimos que organizar aquí todo, fuimos con "el Chino" Jaubert, Recuerdo que era pequeño el canal 7, era muy chico el estudio donde se presentaron los artistas. Ahí se presentaron por primera vez en televisión para la Cruz Roja. En los momentos que ellos tenían su descanso aprovechábamos nosotros para pedir, a las gentes que conocíamos, que cooperaran con nosotros y las personas que no conocíamos también cooperaron con nosotros, iban hasta el canal para llevar su cooperación ¿Cuánto? Lo que haya sido, pero fue para nosotros una inyección para la Cruz Roja, para seguir adelante y seguir trabajando con mucho gusto para ella", señaló.

Gracias al poder de convocatoria y éxito del primer maratón, se continuó con esta dinámica para regularizar las finanzas de la Cruz Roja, esta vez con la participación estelar de Roberto Gómez Bolaños "Chespirito" y su grupo, quienes visitaron el Club de Leones de Saltillo para ofrecer varios segmentos de actuación ante cientos de saltillenses, algunos de los cuales incluso repetían admisión para disfrutar su show.

"Le pedimos a don Emilio Arizpe y a los integrantes del Patronato y les solicitamos como animador al señor Pelayo, y así fue, por cierto fue el único que no nos quiso cobrar. Total, haciéndonos caso a nosotros Cruz Roja y con la cooperación de ellos y de nosotros logramos que viniera Chespirito con toda su gente, en lo que fue el

Club de Leones. Presentó sketches con su grupo de artistas. Tanto en el maratón anterior, como en este tenemos mucho que agradecerle al señor Pelayo por haber venido pero más por otra cosa, porque nunca nos cobró", enfatizó.

Entre sus más apreciadas remembranzas, Gutiérrez Treviño atestiguó el compromiso desinteresado de Pelayo por ayudar a la Cruz Roja.

"Al final, que se recogió todo, don Emilio Arizpe traía los sobres con los que se les pagaba a los artistas. Emilio entregó a Pelayo su sobre y lo recogió con confianza, es algo que a nosotros nos llenó de gusto al ver que se quedaba con él. Ya que se había ido, se metió la mano a la bolsa, no recuerdo ahorita si fue Emilio o si fue alguno de los otros señores que estaban con nosotros de la directiva, yo creo que había sido Emilio, y la sorpresa fue que ahí estaba el sobre que se le había entregado a Pelayo, es decir, lo devolvió sin que nos diéramos cuenta".

Julio iglesias en el ateneo

Con dos eventos de recaudación culminados, la activista recibió una sorpresiva llamada del representante del cantante y compositor español Julio Iglesias. Una nueva puerta se abrió para afianzar la recuperación de la Cruz Roja.

"Suena el teléfono en la Cruz Roja y me llama un señor y me dice 'como la montaña no viene a mí yo voy a ver a la montaña'. Le dije 'perdóneme, pero no entiendo a qué se refiere con la frase'. Me dice 'no, mire, soy el representante de Julio Iglesias y vamos a actuar en Monterrey y como ustedes me han hablado varias veces

y mi artista se les ha hecho muy caro, quiero proponerles una cosa más ventajosa: ¿Qué les parece si hoy a mediodía nos vemos allá en Saltillo? Estoy en Monterrey, pero en lo que llego, a mediodía, a las dos ¿Le parece bien?' A esa hora llamamos a Emilio Arizpe y fue a la Cruz Roja inmediatamente, nos dijo que no estábamos muy cuerdas ni Carmela mi hermana, ni Beatriz López de Dávila, ni yo, que cómo si apenas estábamos recogiendo lo de un maratón ya estábamos pensando en traer otro artista en menos de ocho días", bromeó.

Luego de la pactada reunión con el manejador, se posibilitó que Julio Iglesias ofreciera un concierto en el Ateneo Fuente y otro más en el Hotel Camino Real. Saltillo fue testigo del estreno de unas de sus composiciones más famosas "Como el Álamo al Camino" y "Así Nacemos". El LP que presentó en Saltillo llevaba por nombre "Río Rebelde".

"Fuimos a comer con esta persona que vino y fue Emilio (Arizpe) también con Herminio Rodríguez (miembro del Consejo Directivo de Cruz Roja), arreglaron la situación, cómo, cuánto y qué día. Nos quedaban tres o cuatro días para organizar todo. Eran dos eventos, el primero en el Ateneo, que nos hicieron favor de prestárnoslo. Hacía un frío ese día de la presentación que el mismo Julio Iglesias nos dijo que era un frío europeo, que era un frío que no se aguantaba. Así con todo, llenamos el Ateneo, pudimos vender todos los boletos de ese evento y de la cena-baile", mencionó.

"Un éxito realmente la actuación de Julio Iglesias y para que todo pudiera salir organizado nos repartimos de la siguiente manera, cada quien con su equipo. La actuación en el Ateneo me tocó a mí vender boletos y todo lo concerniente a la actuación de él en el Ateneo. Por

cierto, al finalizar el concierto y salir hacia el hotel, Julio Iglesias perdió un zapato, algo que él comentó que nunca le había sucedido. El baile-cena en el Camino Real le tocó a Beatriz López de Dávila organizar todo: mesas, música, vender boletos por teléfono, ir a ver a algunas personas que sabía que solo yendo nos podían comprar boletos.", declaró.

Eloísa Gutiérrez Treviño sirvió a la Cruz Roja de Saltillo de 1970 a 1976, siendo el trenado de Puente Moreno el acontecimiento que más la marcó.

"Fue un honor el estar ahí, ayudar y conocer en gran parte cómo es solidaria nuestra gran gente de Saltillo", finalizó.

Este artículo fue posible gracias a la colaboración de Raúl López Gutiérrez, hijo de doña Eloísa, quien gentilmente y de forma desinteresada accedió a realizar él personalmente la entrevista a su señora madre. Se publicó en El Heraldo de Saltillo en octubre de 2020

FUE NUESTRA PORTADA EN EL TRENADO; 44 AÑOS DESPUÉS, NOS CUENTA SU HISTORIA



La fotografía de Alfonso Siller, un joven de veinticuatro años, abrazando a su madre, apareció en primera plana de El Heraldillo, ilustrando lo ocurrido aquel octubre de 1972 en el trenado de Puente Moreno. Cuarenta y cuatro años después, en el 2016, regresa al lugar de la tragedia, y nos cuenta su historia

Por José Torres Anguiano

En octubre de 1972 Alfonso Siller acompañó a su mamá a la estación del tren que partiría rumbo a Real de Catorce, doña Sóstenes Martínez se fue, como cada año, junto a miles de saltillenses, a visitar a San Francisco de Asís.

Ni doña Sóstenes, ni su hijo Alfonso, de veinticuatro años, imaginaron que a su regreso una tragedia enlutaría a Saltillo, a Coahuila e inclusive a México, pues la devota señora regresó en el tren ese 5 de octubre, cuando sucedió el suceso conocido como el ‘Trenazo de Puente Moreno’.

El descarrilamiento ocurrió a las veintrés y siete horas del 5 de octubre de 1972, a cinco kilómetros al sur de la ciudad, cuando el tren con veintidós carros arrastrado por las máquinas 8405 y 8404 venía hacia Saltillo, proveniente de Real de Catorce, donde un día antes se celebraron las fiestas en honor a San Francisco de Asís.

En aquella tragedia un número indeterminado de personas perdieron la vida —hay quien asegura que fueron más de mil, las cifras oficiales señalan 234—. La portada de *El Heraldo de Saltillo* del 7 de octubre de 1972, que anunciaba la magnitud de este fatal hecho, fue ilustrada con una fotografía tomada por Gabriel Berúmen, en la que un joven abraza llorando a una mujer. Ese joven era Alfonso, y la mujer doña Sóstenes Martínez, su madre, quien salvó la vida de milagro aquel día. Esta es su historia, contada cuarenta y cuatro años después.

Alfonso Siller, en ese entonces trabajador del Grupo Industrial Saltillo, vivía en la calle Obregón y Mixcoac, casi donde entonces terminaba Saltillo, con su esposa Juana Mendoza, y al ver que ya

era algo tarde y su madre no regresaba de su viaje, decidieron ir a la estación, que quedaba a unas cuatro cuabras de su casa, en donde les anunciaron que el tren venía retrasado. Alfonso y su esposa decidieron regresar a su casa.

El joven decidió entonces ‘echarse unas cubitas’, mientras llegaba el ferrocarril, y unos minutos después la tragedia se anunció.

“Casi la medianoche estábamos en la puerta, y escuchamos a una persona que venía gritando -con los ojos desorbitados y lleno de tierra- que el tren se había volteado”, cuenta don Alfonso, ahora de sesenta y ocho años de edad.

“De hecho dos cuabras más arriba vivía mi hermano, cerca de la iglesia de San José, y les corrí a avisar que se había descarrilado el tren, y al regresar a mi casa, salió un vecino en una moto, él trabajaba en ferrocarriles de la cuadra colorada, se llamaba Jesús, y le grité, le dije ‘qué onda va al tren, me da un ride’, —y dijo— ‘sí, vamos’, y me subí y para arriba, en verdad fue algo impresionante” señala.

“En el trayecto venía ya gente del accidente, hombres, mujeres, niños aterrados, asustados completamente”, dice mientras su voz se quiebra y hace pausas para contenerse.

Cuando Alfonso y Jesús iban llegando a Puente Moreno, a unos kilómetros al sur de Saltillo, todo era caos alrededor: la máquina del tren ardiendo, los vagones descarrilados, unos encima de otros y algunos enterrados; cuerpos tirados —unos completos y otros en partes, heridos gritando y llorando de dolor.

“Me sentí impotente...me acerqué a los vagones para ver en qué podía apoyar, primero con los heridos, dándoles una palabra de aliento. Luego me acerqué a un vagón, de los que quedaron

abajo, y vi a una niña de unos diez o doce años completamente destrozada de la cara, luego salió otra niña más o menos de la misma edad caminando, yo la cargué para sacarla y se la entregué a un muchacho” señala.

Alfonso dice que fueron los vecinos los primeros en llegar a ayudar, recuerda de entre ellos a Antonio de la Cruz, otro joven de aquellas colonias cuya fotografía cargando a una niña dio la vuelta al mundo. También recuerda a Gabriel Berumen, fotógrafo de *El Heraldo de Saltillo*, de los primeros periodistas en llegar al lugar.

“En lo personal ha sido una de las tragedias más grandes que he vivido, el hecho de estar allí, yo entiendo a las personas que pierden un familiar, o que les secuestran, o que se les extravía un hijo, porque yo buscaba a mi madre, y me sentí impotente en ese momento”, relata.

“Ella venía en el tren, nosotros fuimos a despedirla a la estación cuando se fue, con la confianza de que regresaría como lo hacía normalmente, le gustaba siempre ir en los carros de adelante, y cuando yo vi la situación, se veía que había sido tremendo el accidente, lo único que alumbraba eran los vagones que se quemaban, no se veía”, agrega.

Alfonso pasó unas horas buscando y apoyando, pero luego de no encontrar a su madre decidió regresar, para avisarle a sus hermanos.

“Vi una patrulla de la policía que iba a salir —le llamábamos chota— y me colgué del pasamanos y me regresé a la calle de Obregón, con mi hermana; allí estaban todos en la puerta, y me dicen ‘qué paso, ¿la encontraste?, y les digo no pues no se ve, está todo bien feo, es algo dramático” cuenta.

“Recorrimos unos hospitales en la madrugada buscando a mi madre, optamos por regresar al lugar del accidente al día siguiente,

cuando ya había luz, ya era un poco difícil buscar, pues los militares habían tomado cartas en el asunto, ya resguardaban que no entráramos solo por entrar, pero nosotros traíamos el deseo de encontrar a nuestra madre”, dice Alfonso.

Con voz quebrada y ojos cristalizados dice que cuando él y sus hermanos lograron pasar y vieron la magnitud del problema, solo pensó que a su madre no la encontraría ya.

“Y si la encuentro va a ser muerta”, recuerda Alfonso que se dijo a sí mismo.

Ese día vieron cosas aún tremendas, recuerda a una mujer que murió teniendo en los brazos a su hijo, quien también perdió la vida. También a una pareja de jóvenes totalmente incinerados.

Llegó un momento que Alfonso volteó a su alrededor y no encontró a sus hermanos, pues todos estaban colaborando en el lugar; buscó en la ladera del cerro y vio el vagón donde su madre venía, recargado en un poste, pero a lo lejos observó algo que lo dejó anonadado, entre la tragedia, lo que él considera un milagro.

“Venía mi madre, caminando, bajando el cerro, fue algo impresionante, yo corrí para alcanzarla y abrazarla”, relata.

Y fue entonces que Gabriel Berumen, fotógrafo de *El Heraldo*, apuntó con su lente a aquella pareja y grabó para siempre esa imagen, un cuadro que expresa a la perfección el amor de un hijo por su madre, el momento en el que el corazón late a altas velocidades, cuando la desesperación tiene un alivio. Y quedó plasmado para siempre en la portada del 7 de octubre, bajo el título: 152 muertos y 1,011 heridos; datos hasta media noche.

“Este accidente nos unió, porque la gente lo único que deseaba era ayudar, gracias a Dios qué (el tren) no llegó donde estaba el arroyo, porque si no hubiera sido mucho más grande (la tragedia)”, dice.

“Yo veía los periódicos que anunciaban que eran ciento cincuenta muertos, yo no quisiera caer en el error, pero no fueron ciento cincuenta, por todos lados se veía gente muerta, unos atrapados en los vagones, fue terrible”, agrega.

Alfonso dice que su mamá contaba que había sido algo muy duro, y que en el momento que vieron que el polvo empezó a levantarse dijeron ‘ya viene el tren fuera de la vía’, y entonces sintieron el golpe.

Su madre siempre aseguró que los maquinistas no venían embriagándose, como relatan algunas versiones, que simplemente el tren se quedó sin frenos y elevó su velocidad, y fue en la curva cuando perdió el control y sobrevino la desgracia.

‘Panchito’ les tendió la mano

“Ella al momento en que venía el tren fuera se fue contra el piso y se atoró en unos asientos, y cuando ya sintieron que se había parado, mucha gente corrió hacia esa ladera, y dicen que había una persona (adulto mayor) que los ayudaba a salir, algunos mencionan que eran San Panchito”, asegura Alfonso que su madre le contaba.

“Ese accidente jamás se va a olvidar, cuando nosotros fuimos a llevar a la estación a mi mamá, en el vagón que ella iba, viajaban unos ciento veinte, se habla de veintidós vagones, si hacemos cuentas pues son más de 2,000 gentes, fue algo que definitivamente se vivió muy duro, mucha gente perdió la vida, se hablaba de que quedaron

carros enterrados, yo vi que sí había carros hundidos debajo de la tierra”, agrega.

Pese a que podría pensarse que luego de ese viaje doña Sóstenes no volvería a subirse a un tren y viajar a Real de Catorce, lo volvió a hacer durante más años, pues era una mujer muy fervorosa.

Siempre viajaba sola, sin su familia, pero con algunas amigas de la calle Escobedo, donde vivía. Falleció ‘hace veintitantos años’ dice su hijo Alfonso. Luego fallecieron sus hijos, excepto Alfonso, el testigo de aquella tragedia.

“Sí, volvió a ir, ella nunca perdió la devoción de estar con San Panchito, ella dijo ‘a mí me salvó y yo iré’, nosotros le decíamos que no, pero ella decía que sí, que iba a ir, y se fue”, cuenta.

“La experiencia que vivió nunca lo olvidó (su madre), porque siempre decía, vamos a Real, ojalá, Dios quiera que regresemos con bien, tenía mucha fe en Dios y en San Francisco”.

Doña Sóstenes murió años después en los mismos brazos que la aprisionaron fuerte aquel día de octubre del setenta y dos que bajaba de aquella ladera, en los de su hijo Alfonso.

Él dice que no supo que salió en el periódico, hasta algunos días después.

“Uno no reparaba en eso, nos dimos cuenta que llegaban medios de comunicación de todas partes, me acuerdo de Gabriel Berumen, hizo una labor muy grande como periodista”, dice.

“No me di cuenta de que tomaron la foto, ni de cuándo salió, pero yo en esos momentos empecé a comprar periódicos, y veíamos

los reportajes que traían, pero esta no me di cuenta hasta unos días después”, agrega.

Luego perdió aquellos periódicos, y hasta hace poco *El Heraldito de Saltillo* le regaló el libro sobre el trenazo que esta casa editora compiló en el año 2012, cuando se cumplieron cuarenta años de la tragedia.

Alfonso no había regresado jamás al lugar de la tragedia desde aquel día. Por muchas razones no lo hizo. Pero esta semana, acompañado de quien esto escribe, se armó de valor y regresó para recordar lo que había pasado hace cuarenta y cuatro años. Allí volvió a ser fotografiado, en esas mismas vías donde encontró a su madre. Y aunque encontró todo totalmente cambiado, el momento y los recuerdos hicieron que el silencio se hiciera presente por unos minutos. Recorrió la vía y observó las cruces que recuerdan a algunos difuntos.

Y solo atinó a decir: “si el tren hubiera llegado al puente esto hubiera sido peor”.

No sabe cómo recorrió tanta distancia y se le hizo poca en aquel tiempo, ahora hubo que dar muchas vueltas en automóvil y meterse por calles pavimentadas, cuando antes todo era terracería, un llano interminable.

Allí don Alfonso dejó su historia, aquella que escribió hace cuarenta y cuatro años junto a su madre, cuando luego de pensar que jamás volvería a verla, pudo tenerla con vida por unos veinte años más.

“La situación en Puente Moreno yo creo que toda esa gente que salió con vida todavía lo ha de recordar, pero normalmente en ese

viaje siempre era una mayoría de niños y jóvenes, porque viajaban familias completas, entonces si fue algo bastante fuerte”, finaliza.

Reportaje publicado en El Heraldo de Saltillo en octubre de 2016



La fotografía de Alfonso Siller, un joven de veinticuatro años, abrazando a su madre, apareció en primera plana de El Heraldo, ilustrando lo ocurrido aquel octubre de 1972 en el trenazo de Puente Moreno. Cuarenta y cuatro años después, en el 2016, regresa al lugar de la tragedia, y nos cuenta su historia

CÁPSULAS SARAPERAS

Francisco Tobías H.

Adán y San Francisco de Asís

En esta ocasión te platico de algo impresionante que sucedió en Saltillo el día 5 de octubre de 1972, en el mismísimo accidente del trenazo en el puente moreno.

Adán era un niño de tan solo cuatro años cumplidos, de hecho el 20 de septiembre es su cumpleaños. Había ido a la peregrinación de San Francisco de Asís a Real de Catorce junto a su hermana Eva, ambos llevados por su abuelita de crianza, quien tenía por nombre Bertha.

Cada año, la abuela tenía la costumbre de visitar Real Catorce en las fiestas patronales, recorrido que hacía desde mucho tiempo atrás. Adán, desde que tenía un año, acompañaba a su abuelita.

En 1972 María Camarillo, mamá de Adán y Eva, tenía planeado hacer la peregrinación junto a la abuela Bertha y su hijo mayor, pero previo a abordar el tren, Eva, la niña de escasos cuatro años, pues eran cuates, empezó a ponerse muy inquieta pidiendo ir al viaje ella también. Su mamá, al ver una vendedora de muñecas de trapo en la estación ferrocarrilera, decide comprarle una muñeca con la intención de calmarla y así evitar que fuera al viaje. Por un momento, Eva se tranquilizó, pero cuando vio que la abuela Bertha se subía al tren, demostró de nuevo la fuerza de sus pulmones, logrando de esta

manera ella abordar el tren junto a su hermano Adán y su abuelita hacía Real de Catorce.

Bertha Eva y Adán llegaron a Estación Catorce. Ahí descendieron del tren e iniciaron la peregrinación caminando, hacia el templo de San Francisco. Después de las muestras de fe y devoción hacía el santo Italiano, regresaron a la estación para partir rumbo a Saltillo. Estando en la estación ferrocarrilera, Adán recuerda vagamente a un señor que gritaba: “no se suban a ese tren”. El siguiente recuerdo de Adán es el momento del accidente, los pasajeros se agitan, se escuchan gritos y el crujir de los fierros, los vagones estaban inclinados, la abuela, quien estaba sentada junto al pasillo, decide de manera rápida colocar a los hermanitos debajo del asiento. Luego bajó la ventana y lanzó a Eva, gritando: “¡salta!”. Después, dando la misma instrucción, lanzaría a Adán. Bertha se quedaría atorada entre los asientos.

Pasaron unos instantes y Adán se dio cuenta de que había caído en una zanja, escuchaba a la gente gritar y un rato después empezó a ver antorchas alrededor del lugar. Y fue en ese preciso momento cuando sucedió lo increíble, Adán voltea hacia arriba, viendo a una persona que calzaba unos huaraches, subió más la vista y observó que tenía puesto como vestimenta lo que pareciera un vestido. Al verle la cara, se dio cuenta de que era un señor grande de edad, quien pareciera ya un anciano, quien extendiendo su bastón le dijo: “Súbete Adán, vamos con tu abuelita”.

El siguiente recuerdo es junto a su abuelita quien se encontraba prensada por los mismos asientos. Bertha se encontraba inconsciente, de repente hubo mucho humo, Adán empezó a toser, perdiendo el conocimiento, para despertar después en una camioneta, siendo

despertado por algo que le tapaba la nariz. Haciendo un gran esfuerzo retira lo que le estorbaba, siendo esto el brazo de una persona, por lo que empieza a gritar y a llorar, escuchando las voces de unas señoras quienes gritaban: “hay un niño y está vivo, llévenselo con los vivos”.

Es trasladado al Hospital Saltillo, donde lo bañan, lo revisan y el asombro de los médicos y enfermeras fue grande cuando se dieron cuenta de que Adán no tenía ni un solo rasguño. Por falta de ropa para niño lo vistieron con un vestido de niña. Se sienta y al poco tiempo ve pasar a sus padres, quienes se dirigen al área de informes, a los que de inmediato llamó a gritos para que lo recogieran.

Debido a la corta edad con que contaba Adán, en ese momento tardo en comprender y asimilar lo que la gente le decía, lo que la familia le aseguraba, que había sido salvado por el mismísimo San Francisco de Asís.

La abuelita Bertha, su hermana Eva, así como muchos peregrinos perdieron la vida en ese trágico accidente.

Así es, estimada y estimado Saltillense, aquí en esta hermosa ciudad de Saltillo, vive un señor de nombre Adán quien fue salvado por el mismo santo quien escribió hermano Sol, hermana Luna, el mismo que año tras año se venera en Real de Catorce, por el mismo San Francisco de Asís.

LOS NÚMEROS DE LA TRAGEDIA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

Por Alberto Boardman

Ante tragedias que involucran grandes responsabilidades es común que las autoridades oficiales busquen convenientemente, minimizar los hechos, ganar tiempo, esperar que las emociones y los sentimientos de pérdida, odio e impotencia, con el paso de los días y nuevos acontecimientos superen la inmediatez noticiosa y pasen a formar parte de una estadística que apenas se recuerde por el menor daño posible.

Como se ha tratado a lo largo de excepcionales artículos y reportajes durante el desarrollo del presente libro, “El Trenado de Puente Moreno”, ha tenido siempre entre sus claroscuros (más oscuros que claros), la cifra veraz de víctimas mortales, que en el testimonio popular dista mucho de las cifras oficiales, pues de las 1,564 personas que viajaban a bordo, según la estadística oficial murieron solo 234.

Apenas se conocen datos específicos de los heridos y la cifra oficial establecida de muertes se estima improbable de acuerdo a la magnitud de un accidente en el que familias completas desaparecieron; por lo que siempre se ha estimado que los fallecidos superan en mucho, más de los doscientos que la autoridad de aquel entonces aseguró.

Lo cierto es que para llegar a comprobar una nueva cifra tendrían que realizarse difíciles excavaciones en varios lugares donde se

asegura existen vagones completos enterrados con pasajeros dentro. De ahí que, seguramente, la cantidad exacta siempre quedará en el limbo de la especulación. Ahora bien, sin el afán de establecer insulsas comparaciones y tan solo como un mero dato ilustrativo, resulta interesante dimensionar el hecho en el contexto de muchos otros accidentes ferroviarios con numerosas víctimas acontecidos durante la historia reciente mundial.

Por orden numérico de acuerdo a las víctimas (y considerando también las fuentes que al final del artículo se anexan), el primer acontecimiento nos remite a la catástrofe ferroviaria ocurrida en Bihar, India en junio de 1981, con una “estimación” en más de 1,000 muertos, algunas fuentes mencionan de 600 a 800, muchas otras incluso se aventuraron a decir que fueron más de 2,000, aunque finalmente el gobierno estableció (según Wikipedia), un saldo oficial de 235 pasajeros fallecidos.⁽¹⁾

Existe el antecedente del descarrilamiento de un tren en Sayula, Jalisco, el 22 de enero de 1915, durante la época revolucionaria, mismo que se especula dejó al menos 600 muertos entre revolucionarios y soldaderas que pertenecían a las tropas de Francisco Villa.⁽²⁾

En Etiopía durante el mes de enero de 1985 se reportó un accidente producido por el descarrilamiento de un tren y la caída de varios vagones a un barranco, con un saldo de al menos 420 fallecidos.⁽³⁾

Durante el mes de febrero de 2002, un tren egipcio que partió de El Cairo con destino a Luxor, se incendió probablemente por una explosión o cortocircuito, generando fuego y humo en los vagones

de pasajeros, quedando establecidas las cifras oficiales en al menos 350 muertos durante la tragedia.⁽⁴⁾

En un accidente inusual en 2004, un tren de cincuenta y cinco vagones cargados con gasoil y fertilizantes rodaron sin control saliendo de la estación de Nishapur en Irán, debido a un pequeño temblor. Cuando los vagones descarrilaron en las proximidades de cinco aldeas cercanas, varios equipos de emergencia se trasladaron al lugar a fin de extinguir el incendio generado por el siniestro, sin embargo, el tren explotó cobrando la vida de cerca de 300 personas.⁽⁵⁾

Un choque de trenes ocurrido en Dodoma, centro de Tanzania durante el mes de junio de 2002, reportó la cifra de al menos 243 fallecidos, cuando un tren de pasajeros experimentó una falla mecánica al desplazarse por una pendiente y terminó chocando con un tren comercial.⁽⁶⁾

Considerada la mayor tragedia ferroviaria de Argentina, en 1970 el choque de dos trenes dejó un saldo de 236 personas fallecidas cuando un convoy proveniente de Tucumán embistió a toda velocidad otro tren que se encontraba detenido en Benavides, provincia de Buenos Aires.⁽⁷⁾

Por números en el conteo, en este lugar se situaría la tragedia del trenado de Puente Moreno en Saltillo, con las 234 víctimas mortales oficiales.⁽⁸⁾

Seguramente y considerando este criterio de magnitud, existirán por ahí algunos otros accidentes que sin intención de omisión escaparon a nuestra investigación debido a la poca o nula información existente en la red, o bien, a otros criterios, por ejemplo, no se contabilizaron los accidentes de metro o las tragedias sucedidas por atentados.

El objetivo no fue establecer un ranking preciso, sino más bien, dimensionar la tragedia ocurrida en Saltillo en el contexto histórico mundial y, al mismo tiempo, reflexionar que de contabilizarse la versión no oficial de víctimas mortales, este pasaría a formar parte de los primeros lugares en la historia de las mayores tragedias ferroviarias mundiales, un dato cuyo único sentido de existencia debe servir para prevenir que ya sea en tren o cualquier otro medio de transporte, estas tragedias nunca vuelvan a ocurrir.

FUENTES:


1. LA VANGUARDIA, (20 de noviembre de 2016), La India, uno de los países con mayor siniestralidad ferroviaria del mundo, <https://www.lavanguardia.com/vida/20161120/412006401183/la-india-uno-de-los-paises-con-mayor-siniestralidad-ferroviaria-del-mundo.html>
https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_ferrovionario_de_Bihar
2. EXCÉLSIOR, (05 de mayo de 2020). *Un siglo de la peor tragedia ferroviaria en Jalisco*. <https://www.excelsior.com.mx/nacional/2015/01/22/1004060>
3. EL PAÍS, (14 de enero de 1985), Más de 400 muertos en Etiopía al caer un tren por un barranco https://elpais.com/diario/1985/01/15/internacional/474591603_850215.html
4. EL PAÍS, 19 de febrero de 2002. Al menos 350 muertos en la mayor tragedia ferroviaria de la historia de Egipto, https://elpais.com/internacional/2002/02/20/actualidad/1014159605_850215.html
5. EL PAÍS, (18 de febrero de 2004) La explosión de un tren con productos químicos causa 300 muertos en Irán. https://elpais.com/diario/2004/02/19/internacional/1077145202_850215.html
6. EL PAÍS, (26 de junio de 2002), El choque de trenes en Tanzania causó 243 muertos y cientos de heridos, https://elpais.com/diario/2002/06/27/internacional/1025128814_850215.html

7. CLARÍN (1 de febrero de 2016), Se cumplen 46 años El “error de comunicación” que causó la peor tragedia ferroviaria argentina, https://www.clarin.com/sociedad/comunicacion-causo-tragedia-ferroviaria-argentina_0_Ny7kBSOFg.html
8. DIARIO DE COAHUILA, Valdés, Daniel, (05 de octubre de 2020), *Trenazo, la tragedia que enlutó a miles*, <https://eldiariodecoahuila.com.mx/2020/10/05/trenazo-la-tragedia-que-enluto-a-miles/>

CONDOLENCIAS PUBLICADAS EN EL HERALDO DE SALTILLO

MATILDE GONZALEZ, FIANCO 7 DE OCTUBRE DE 1972

EL HERALDO



ANUNCIANDO LA PASADITA QUE HA UNIDADO AL MUNDO DE COMERCIO CON EL TIPO DE LA CATEGORÍA FERRUCARIA COORDINA J. MORA DEL DIA 5 DE
LOS CONSUMENTES EN LAS ROTAS DE ESTA CIUDAD.

EL GOBIERNO DEL ESTADO,

RECONOCIENDO COMO DEL GENTE DE TODOS LOS QUE IMPEDIMOS LA COMPLETA COMPLETUD, EXPRESA POR MAS SERVIDAS CONDOLENCIAS A LOS FA-
MILIARES DE LAS VICTIMAS
ASISTENTES ACADEMICOS DE OCASIONES VECES Y EN ESPECIAL AL SR. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

LIC. LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ,

LA VALIOSA COLABORACION QUE DESDE LOS PADRES MORALES HA PRE-
STADO PARA LA ATENCION DE LAS VICTIMAS, DEL COMO SU COMPAÑIA Y SU
ASISTENCIA EN ESTA MOMENTO ES DOLOR Y DE PERDA.

A LOS MEDICOS, A LAS ENFERMERAS, A LOS ESQUELETEROS, A LOS OCU-
LISTAS, A LOS DENTISTAS, A LOS FARMACIA, A LOS LABORATORIOS, A LOS
BARRIDORES, Y A TODOS LOS QUE HAN ESTADO CON NOSOTROS AYUDANDOS A
RECORRER NUESTRO TERRITORIO EN LA BARRA DEL NEGOCIO Y AUSTO DE LAS VICTIMAS --
MAS, Y A TODOS LOS VECINOS QUE HAN DESARROLLADO UNIDOS DEMONSTRAN-
DO SU SOLIDARIDAD PARA NUESTROS HERMANOS EN SINGRACION, LES PATE-
NTERAMOS NUESTRO MAS PROFUNDO AGRADECIMIENTO.

Saltillo, Coahuila, Octubre 6 de 1972.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.

El Gobernador Constitucional del Estado.

Ing. Eulalio Gutiérrez Treviño.

El Secretario General de Gobierno.

Oscar Villegas Rico.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

EXPRESAMOS AL NOBLE PUEBLO DE COAHUILA, DE MANERA MUY ESPECIAL A LAS FAMILIAS DE SALTILLO Y LUGARES CIRCUNVECINOS, NUESTRO SENTIMIENTO DE PENA POR LA DESGRACIA QUE LES HA AFECTADO DE MODO TAN DIRECTO Y QUE A TODOS NOS TIENE CONSTERNADOS.

A LAS H. AUTORIDADES GUBERNAMENTALES, AL PERSONAL DE LAS BENEFICAS INSTITUCIONES MEDICAS Y ASISTENCIALES, A LAS ORGANIZACIONES OFICIALES Y PARTICULARES, A LOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD SALTILLENSE QUE ANONIMAMENTE Y ESPONTANEAMENTE HAN COLABORADO EN LA PENOSA TAREA DE RESCATAR Y AUXILIAR A LAS VICTIMAS DE ESTA TRAGEDIA, LES MANIFIESTAMOS NUESTRO PROFUNDO AGRADECIMIENTO.

EN UNA HORA PARTICULARMENTE DIFICIL, LA SOLIDARIDAD DEMOSTRADA POR TODOS LOS SECTORES SOCIALES COAHUILENSES, QUEDA COMO EJEMPLO DE CONDUCTA CIVICA.

GRACIAS A LAS GESTIONES DEL GOBIERNO DEL ESTADO Y A LAS AMPLIAS Y EFECTIVAS MEDIDAS TOMADAS POR EL SR. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, ESTA ADMINISTRACION DE LAS LINEAS NACIONALES HA SIDO POSIBILITADA PARA HACER FRENTE, DE INMEDIATO, A LA RESPONSABILIDAD ECONOMICA CONTRAIDA CON LAS VICTIMAS DE ESTE FUNESTO ACCIDENTE. CONTRIBUIREMOS ASI, AUN CUANDO LAS PERDIDAS HUMANAS SEAN IRREPARABLES, A LA TAREA DE LLEVAR LA TRANQUILIDAD ECONOMICA A NUESTROS SEMEJANTES.

RESPECTUOSAMENTE.

VICTOR MANUEL VILLASEÑOR
GERENTE GENERAL.

CONDOLENCIAS DEL PRESIDENTE ECHEVERRIA

Los Pinos, Oct. 6.- El Licenciado Echeverría Presidente de la República -- envió esta tarde al Gobernador de Coahuila, Ingeniero Eulalio Gutiérrez Treviño un mensaje de condolencia para el pueblo de Coahuila. Con motivo de la tragedia ferroviaria que ha enlutado a muchos hogares de esa entidad y en el que le ratifica su solidaridad y la colaboración del Gobierno Federal para mitigar en lo posible ese doloroso trance.

LOS PINOS, D.F., OCTUBRE 6, 1972.

ING. EULALIO GUTIERREZ TREVINO
GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL EDO. COAHUILA
PALACIO GOBIERNO.
SALTILLO, COAH.

ROEGOLE TRASMITIR AL PUEBLO DE COAHUILA Y ESPECIALMENTE A LOS HABITANTES DE SALTILLO LAS EXPRESIONES DE CONDOLENCIA DEL GOBIERNO FEDERAL ASI COMO LAS MIAS Y DE MI FAMILIA (COMA) POR LA TRAGEDIA FERROVIARIA QUE HA ENLUTADO A MUCHOS HOGARES COAHUILIENSES (COMA) Y LA RATIFICACION DE NUESTRA SOLIDARIDAD Y COLADORACION PARA MITIGAR (COMA) EN LO POSIBLE ESTE DOLOROSO TRANCE (PUNTO) ATTE (PUNTO)
LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS....



EL REPUBLICANO AYUNTAMIENTO DE SALTILLO

Se une al dolor que embarga al Pueblo del Municipio por las irreparables pérdidas humanas sufridas en el penoso accidente ferroviario sucedido el día de ayer y expresa a sus familiares el respeto a su profunda pena.

Saltillo, Coah., 6 de Octubre de 1972.

SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCION.

PROFR. ARTURO BERRUETO GONZALEZ

PRESIDENTE MUNICIPAL

SR. JESUS FLORES DAVILA
SECRETARIO.

PRI

EL COMITE DIRECTIVO ESTATAL Y COMITE
EJECUTIVO NACIONAL DEL

PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL,

EXPRESAN SUS MAS SENTIDAS CONDOLENCIAS A TODAS LAS
FAMILIAS SALTILLENSES Y DEL ESTADO QUE SUFRIERON LA
IRREPARABLE PERDIDA DE SUS SERES QUERIDOS, EN EL LA-
MENTABLE ACCIDENTE FERROVIARIO DEL DIA 5 DEL PRE-
SENTE MES.

Saltillo, Coah., Oct. 7 de 1972.

"DEMOCRACIA Y JUSTICIA SOCIAL"

Presidente del C.D.E.

Lic. Juan Pablo Rodríguez.

Secretario de Acción Popular

Dip. Rodolfo González Carielo.

Directora Femenil

Dip. Dorotea de la Fuente.

Delegado General del CEN

Lic. Mario Vargas Saldaña.

Secretario General

Leobardo Flores Avila.

Secretario General de
La Liga de Comunidades Agrarias

Ing. Pedro González Rivera.

Director Juvenil

Francisco Niebla Vargas.

Oficial Mayor

Silvia Ortiz de la Fuente.



**LA CUADRAGESIMA QUINTA LEGISLATURA DEL
CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE
Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA,**

se hace partícipe del dolor que embarga a los familiares de las víctimas del accidente ferroviario ocurrido el pasado 5 del actual, enlutando muchos hogares de Saltillo y conciudadanos de otros lugares del Estado.

SALTILLO, COAH. OCTUBRE 9 DE 1972.

DIP. LUIS FLORES MANTOS
Secretario.

DIP. CONRADO MARINES ORTIZ
Presidente.

GIS

Grupo Industrial Saltillo

Se une al dolor que embarga a toda la población con motivo del trágico accidente ocurrido ayer y envía sinceras condolencias a sus colaboradores que tuvieron la desgracia de perder a sus seres queridos en este lamentable suceso.

Saltillo, Coah., Octubre 7 de 1972.

Nos unimos a la pena y dolor que embarga
a los hogares saltillenses con motivo del
accidente en el cual perdieron la vida sus
seres queridos.

**LUIS HORACIO SALINAS Y
MARIA GUADALUPE V. DE SALINAS.**

FOTOGRAFIAS TOMADAS DEL BLOG
SALTILLO DEL RECUERDO



EL TRENADO DE PUENTE MORENO



