UN FERROVIARIO ANUNCIÓ LA TRAGEDIA TRES DÍAS ANTES

El revisor fantasm

El fallo de los frenos en una locomotora como la de la imagen, provocaría el mayor accidente ferroviario de la historia.

La mayor tragedia provocada por un accidente de trenes en España ocurrió en 1944, en el pueblecito leonés de Torre del Bierzo. Pero lo más asombroso es que este hecho fue profetizado por un ferroviario tres días antes de que ocurriera.

ÁNGEL DEL POZO Y PEDRO ILLERA

Todos hemos oído hablar de personas que dicen tener sueños premonitorios, capaces de intuir una tragedia antes de que ésta llegue a suceder. Son numerosos los casos registrados a lo largo de la historia de individuos que mediante sueños o visiones han llegado a predecir lo que acontecería en un futuro, produciendo en ellos esta visión un sentimiento de angustia e impotencia, al no poder deshacer lo que el destino ya tenía hilvanado.

También conocemos la famosa leyenda urbana de «la chica de la curva», que es recogida por un conductor en una noche solitaria cuando hace autostop. Transcurrido parte del recorrido, la muchacha le advierte que tenga prudencia en la próxima curva, explicándole que ella falleció en ese mismo lugar en accidente de tráfico unos años atrás. Cuando el conductor se vuelve, asombrado por lo que acaba de escuchar, la chica ha desaparecido como por arte de magia. Nosotros pensamos que si fuera realidad y no leyenda, la muchacha estaría propiciando accidentes más que evitarlos, pues el susto del conductor bien podría llevarle a perder el control del vehículo.

En la mayor tragedia de accidente ferroviario ocurrido en España sucedió un hecho similar. Con la diferencia de que, en este caso, poseemos la declaración jurada ante las autoridades de quien afirma haber sido testigo de la fatídica premonición experimentada por un desconocido ferroviario tres días antes de que ocurrieran los desgraciados acontecimientos. Pero será mejor que comencemos por el principio.

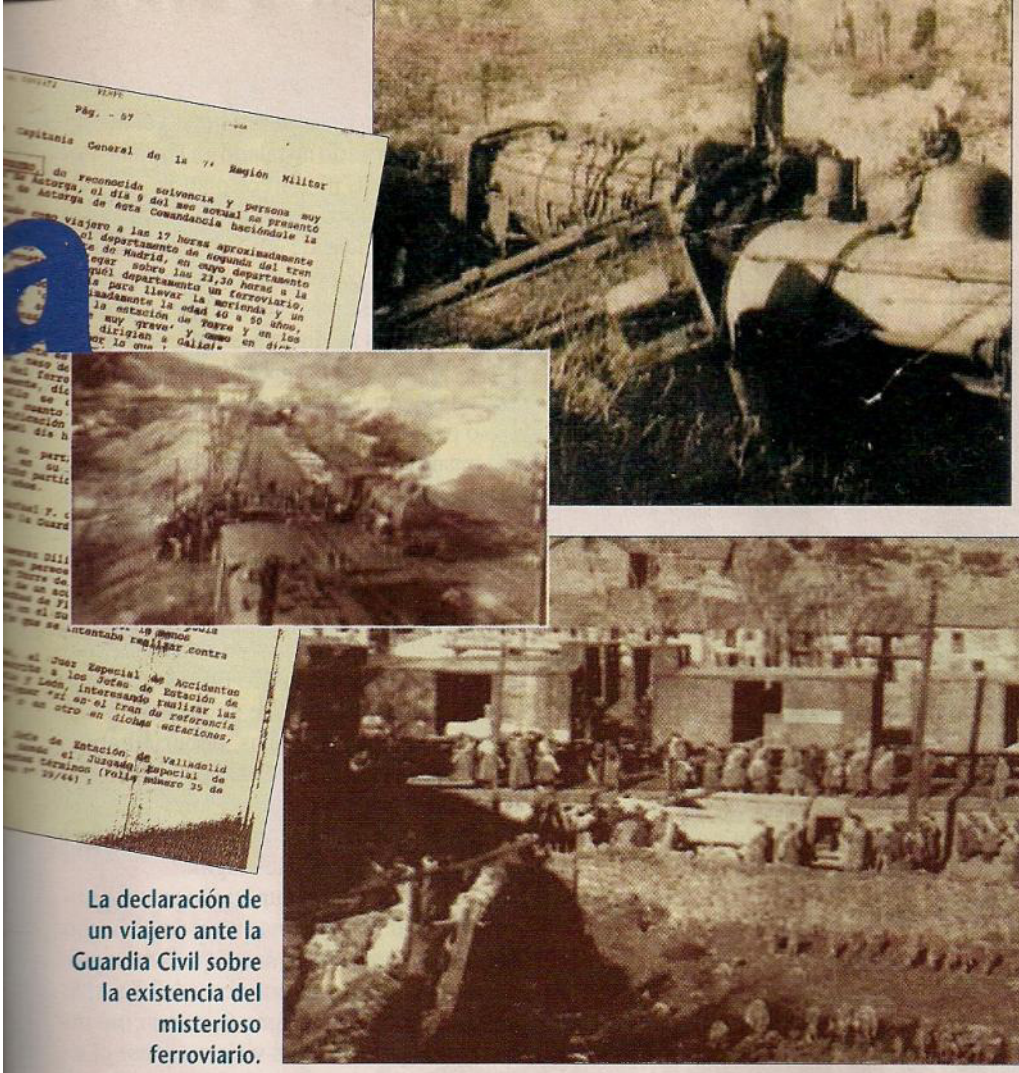
Tren al infierno

Según aparece publicado en *El Norte de Castilla* del 4 de enero de 1944, el domingo día 2 a las 20:30 h. el tren correo-expreso 421 salió de Madrid con destino a A Coruña. El convoy se componía de 11 unidades , con el furgón en cabeza y tras él dos coches correo, uno de primera clase, un coche bar y otro mixto de primera y segunda. En cola había cuatro coches de tercera. Por ser día de regreso de las vacaciones de Navidad, el tren iba abarrotado de gente. Se calcula que viajaban en él alrededor de 1.200 personas, las cuales llenaban incluso los pasillos y las plataformas de los vagones. Llegó a Valladolid a las 7,45 h. acumulando un retraso de más de 1 hora. Luego prosiguió su viaje hacia León y, posteriormente, hasta Astorga, donde seguiría sumando retraso, ya que al coincidir en su recorrido con la feria de Bembibre el trasiego de viajeros era aun mayor que otros días.

En Astorga, antes de iniciar el descenso del puerto del Manzanal, se tensaron los frenos de la segunda de las locomotoras porque parecían tener problemas. En la estación de la Granja, los maquinistas de la doble tracción detectan el sobrecalentamiento de uno de los ejes, debido al deficiente engrase de los los cojinetes. El incidente provocó que se tomara la decisión de desenganchar una de las locomotoras dejando a la titular sola, que era la que tenia problemas en los frenos, a la hora de descender el puerto. El maquinista informó del peligro que suponía continuar viaje en ese estado, pero fue presionado por las autoridades ferroviarias a proseguir ruta para no aumentar aún mas un retraso que a esa altura superaba ya las tres horas. La tragedia estaba servida. El tren fue incapaz de frenar en la estación de Albares y siguió ganando velocidad a medida que descendía el puerto del Manzanal.

El expreso 421 se acercaba como un caballo desbocado hacia la estación de Torre del Bierzo, donde se encontraba un tren de carga maniobrando con tres vagones de carbón procedente de una mina cercana. Cuando se hallaba en el interior del túnel nº 20 recibió por detrás el impacto del expreso, que lo lanzó 50 m. fuera del túnel.

La tragedia aún no había concluido. En dirección contraria se acercaba un tren de mercancías que inevitablemente chocó contra la locomotora de carga que había salido disparada del túnel. Dentro de dicho túnel (hoy ya desaparecido, como pudimos observar en el lugar de los hechos), quedaron atrapados la locomotora del expreso y cinco de sus vagones con todos sus pasajeros. Inmediatamente después del accidente se produjeron grandes llamaradas, avivadas además por dos hechos: los vagones estaban fabricados en



Arriba: la locomotora Mikado que causó el desastre. A la izquierda: fotografía tomada poco después del trágico accidente, e imagen de época de la Estación. Abajo, los cuerpos de las victimas alineados junto a las vías del tren.

La declaración de un viajero ante la Guardia Civil sobre la existencia del misterioso ferroviario.

madera y el alumbrado era alimentado con gas. El espectáculo de muerte que se produjo en el interior fue dantesco: unos pasajeros quedaron despedazados por el choque, y los que lograron sobrevivir al impacto se vieron atrapados en el interior, rodeados de un fuego abrasador y un humo que les asfixiaba. Algunos de los supervivientes declararon haber oído disparos en el interior del túnel, probablemente efectuados por militares que viajaban en los vagones siniestrados, quienes prefirieron un suicidio rápido a morir abrasados.

Toda esta trágica historia ha quedado excelentemente reflejada en el cortometraje *Túnel número 20*, merecedor del premio Goya 2003 al mejor documental, y que fue realizado por Ramón de Fontecha. Él y Gonzalo Garcival, auténtico especialista en historias ferroviarias, han tenido la amabilidad de remitirnos una completa documentación del caso, junto a fotografías originales de las tareas de rescate. Es muy probable que nunca se conozca el número exacto de victimas causadas por el accidente, ya que el secretismo imperante en aquella época evitó que se conocieran los datos exactos.

El régimen franquista sólo reconoció que se produjeron 84 víctimas. Paralelamente, el investigador inglés John Marshall, autor del libro *Hechos y hazañas del ferrocarril,* estima que hubo entre 500 y 800 muertos, clasificándolo como el tercer accidente ferroviario más importante del mundo, si bien otros estudiosos cifran el trágico balance en unos 250 fallecidos. Pero lo más singular y extraño de este desastre es que quizá pudo haberse evitado, si alguna persona hubiera tenido en cuenta la advertencia que un extraño ferroviario realizó tres días antes del luctuoso acontecimiento.

La estación de Torre del Bierzo, en cuyas cercanías se produjo el accidente.

Aviso de muerte

El día 9 de enero de 1944, Pablo Herrero, persona muy respetada en la ciudad de Astorga, se presentó en la Comandancia de la Guardia Civil de esta población para realizar la siguiente declaración: «que habiendo subido como viajero, aproximadamente a las 17 horas del día 31 de diciembre último en el departamento de segunda del tren expreso 405 en la Estación del Norte de Madrid, en ➤

Si las autoridades ferroviarias hubieran conocido la premonición, quizá la tragedia no se habría llegado a producir.

cuyo departamento había otros varios viajeros, y al llegar sobre las 23:30 h. a la estación de Valladolid, penetró en aquel departamento un hombre portando una cesta, que supone servía para llevar la merienda, y un capote de ferroviario, teniendo aproximadamente una edad de entre 40 y 50 años, quien dijo a los viajeros que en la estación de Torre del Bierzo y en los túneles había ocurrido un accidente muy grave, y como en dicho departamento viajaban personas que se dirigían a Galicia quisieron cerciorarse de si era un hecho real, por lo que le preguntaron si, en efecto, estaba seguro de que había sucedido dicho siniestro, contestando éste que no podía asegurarlo».

Como el accidente sucedió apenas transcurridos tres días de la profética advertencia, estos hechos se ponían en conocimiento de las autoridades para que se practicasen las diligencias oportunas, debido a que en Valladolid se ubicaban los talleres de RENFE, a los cuales cabía sospechar podría pertenecer el intuitivo ferroviario. Así consta en el acta firmada por el primer jefe Rafael F. de Vega y Soto, sellada en la 11ª Comandancia de la Guardia Civil Rural de Astorga.

Para intentar esclarecer los hechos, se iniciaron diligencias, pues el conocimiento previo de la existencia del accidente, con un aviso tan cercano a las fechas en las que se produjo, podía hacer suponer que este ferroviario estuviera involucrado en algún acto de sabotaje programado que se hubiera realizado contra el expreso.

El juez especial de accidentes ferroviarios envió un escrito a los responsables de estación de Valladolid, Venta de Baños, Palencia y León, para que se realizase una pormenorizada investigación, que más tarde fue desestimada. El motivo fue que en dichos talleres se encontraron demasiados ferroviarios que respondían a esa misma descripción, pero ninguno era el que había advertido de un accidente de tren y expresado dudas de si ya había ocurrido o no.

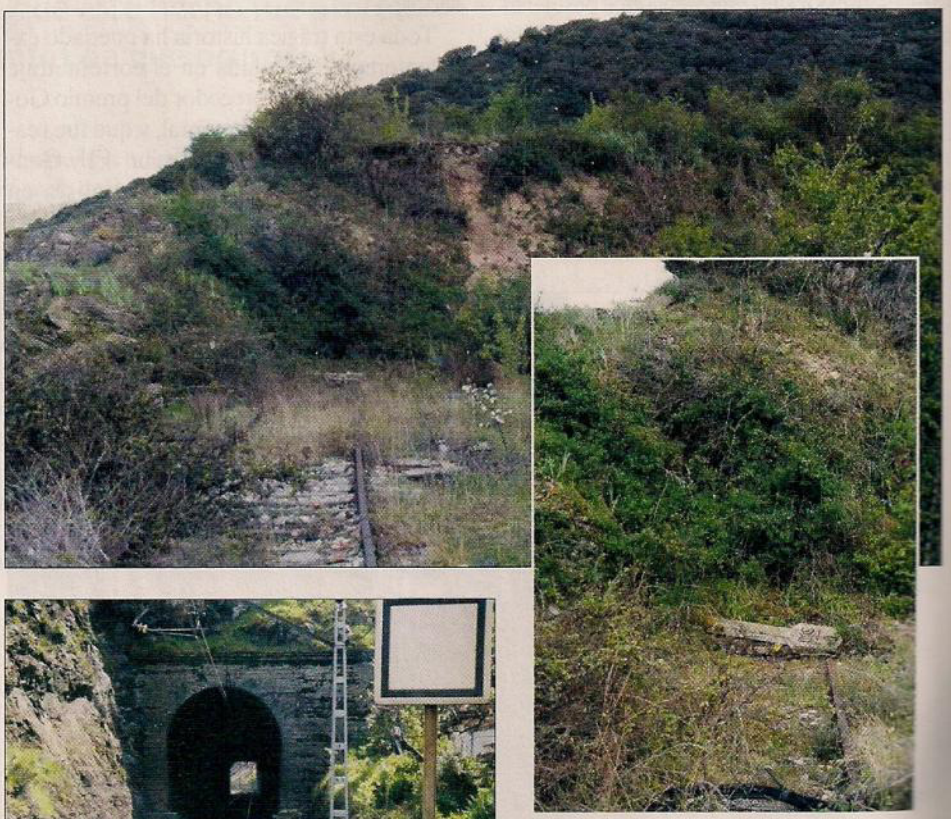
Conclusiones

La hipótesis más racional nos induce a pensar que el misterioso ferroviario bien podría haber estado al corriente de que se llevaría a cabo algún acto de sabotaje en las proximidades de Torre del Bierzo. Un tipo de actos bastante comunes en aquella época, debido a las actividades de resistencia contra el régimen autoritario instalado en España. Pero esta hipótesis no parece plausible, sobre todo porque el accidente no se produjo como consecuencia de un fatal descarrilamiento. Por el contrario, como ha quedado demostrado, la catástrofe tuvo lugar debido a las continuas negligencias y presiones por parte de varias personas interesadas en que el tren llegara a su destino con el menor retraso posible. Lo cual significa que la causa del mismo era del todo impredecible y debe atribuirse a la convergencia de una serie de factores imposibles de programar.

Por otra parte, si el misterioso personaje hubiese estado al tanto de un sabotaje, o era parte del mismo y carece de sentido que lo anunciara, o bien se enteró de que sucedería y en ese caso lo hubiese denunciado. En el caso de que su intención hubiese sido evitar víctimas, debería haberse dirigido a las autoridades de la estación de Valladolid, y no a unos viajeros.

¿Cuáles son las explicaciones alternativas que podrían aclarar este enigma?

¿Tuvo esta persona un sueño premonitorio o quizá una repentina visión de un hecho futuro de forma espontánea, que acto seguido él mismo decartó por absurda? En este caso, las dudas que expresó cuando fue interrogado por los otros viajeros sobre el siniestro, indicarían su confusión mental ante dicha experiencia paranormal. Pero esto sólo es una posibilidad entre muchas otras. ■



Izquierda: túnel en la zona de El Bierzo. Arriba: el túnel y las vías originales se encuentran hoy cubiertos de maleza en la la zona donde se produjo el impacto.