

# El revisor FANTASMA

El peor accidente ferroviario de España ocurrió en el pueblecito leonés de Torre del Bierzo en 1944. Este hecho fue profetizado por un extraño ferroviario tres días antes.

Texto y fotos **Pedro García y Ángel del Pozo**

Nos imaginamos que usted habrá oído hablar de personas que tienen sueños premonitores y son capaces de intuir una tragedia antes de que esta se haga realidad. Son numerosos los casos registrados a lo largo de la historia de individuos que, bien a través de sueños, visiones o sensaciones, han sentido una tremenda angustia al ser advertidos de unos trágicos hechos que, irremediamente, se convertirían en realidad en un futuro para desgracia de los propios involucrados. Más extraño si cabe, y para lo que no encontramos ninguna explicación lógica y racional a no ser que creamos en el ángel de la guarda o en fantasmas de buenas intenciones, son las advertencias efectuadas por extraños personajes que han advertido de los peligros, en un bis a bis, a las futuras víctimas.

Es bien conocida la famosa leyenda urbana de la *chica de la curva*, quien, con aspecto desaliñado, es recogida por un conductor en su vehículo en una noche solitaria y transcurrido parte del recorrido le conmina a que tenga prudencia en la próxima curva, ya que ella falleció en ese mismo lugar en accidente de tráfico algunos años atrás. Cuando el conductor se vuelve después de digerir estas palabras, la chica ha desaparecido como por arte de magia.

En la mayor tragedia de un accidente ferroviario ocurrida en España, sucedió un hecho similar, pero la diferencia con el ejemplo anterior estriba en que, en este caso, poseemos la declaración jurada de una respetable persona que afirma haber sido testigo de la fatídica premonición realizada por un desconocido ferroviario tres días antes de que ocurrieran los desgraciados acontecimientos. Pero mejor será que comencemos por el principio.

## Tren al infierno

El 2 de enero de 1944, el tren correo-expreso 421 sale de Madrid a las 20.30 h. con destino a la Coruña. «*Se componía de once unidades, yendo en cabeza el furgón, y tras él dos coches correo, un coche de primera clase, un coche bar y un coche mixto de primera y segunda, y en cola cuatro coches de tercera...*» (El Norte de Castilla, martes 4 de enero de 1944). El tren, por ser día de regreso de las vacaciones de Navidad, iba abarrotado de gente. Se calcula alrededor de unas 1.200 personas con



los viajeros ocupando los pasillos e incluso las plataformas. Llegó a Valladolid a las 7.45 horas, donde acumulaba ya un retraso de una hora y diez minutos para continuar viaje a León y posteriormente hacia Astorga, donde seguiría acumulando retraso, ya que al coincidir la feria en Bembibre el trasiego de viajeros era aún mayor que otros días y los revisores no daban abasto con el descontrol de la gente que viajaba sin billete.

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 caldeo en uno de los ejes (los cojinetes se calentaban al no tener engrase) lo cual hizo que se tomara la decisión de desenganchar una de las locomotoras, dejando a la titular, que era la que tenía problemas en los frenos, sola 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 acumular más retraso, que a esas alturas 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. En esta estación 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 número 20 recibió por detrás el impacto del expreso, que lo lanzó 50 metros 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. Dentro del túnel, (hoy desaparecido), quedaron atrapados la locomotora del expreso y cinco de sus vagones con todos sus pasajeros.



Fotografía de 1944 obtenida en el lugar del accidente. A la izquierda, imagen de la localidad de Torre del Bierzo y una composición ferroviaria similar a la que sufrió el siniestro.

ta en la historia ferroviaria, nos han remitido una completa documentación junto a fotografías originales de las tareas de rescate. Es más que probable que nunca se conozca el número exacto de víctimas que produjo el accidente, ya que el secretismo imperante en aquella época por motivos políticos evitó que se conocieran los datos exactos. El régimen sólo reconoció un balance final de 84 muertos, mientras que el inglés John Marshall, autor del libro *Rail facts and feats*, abre un abanico de entre 500 y 800 muertos, situándolo como el tercer accidente ferroviario más importante del mundo, si bien otros estudiosos cifran el trágico número en unos 250 muertos.

Pero lo más singular y extraño de esta desgracia es que quizás se pudo haberse evitado si alguien hubiera tenido en cuenta la advertencia que un extraño ferroviario hizo tres días antes de que sucedieran los hechos.

## Aviso de muerte

El día 9 de enero de 1944, Pablo Herrero, persona muy respetada y de reconocida solvencia en la ciudad de Astorga, se presentó en la Comandancia de la Guardia Civil de esta encantadora población, para realizar la siguiente confesión: «*...que habiendo montado como viajero a las 17 horas aproximadamente del día 31 de diciembre último en el departamento de segunda del tren expreso 405 en la Estación del Norte de Madrid, en cuyo departamento venían otros varios viajeros y al llegar sobre las 23.30 horas a la estación de Valladolid, penetró en aquel departamento un ferroviario, portando una cesta, que supone servía para llevar la merienda, y un capote de ferroviario, teniendo aproximadamente la edad de 40 ó 50 años, el que dijo a los viajeros que en la estación de Torre 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 pregunta-*

Inmediatamente después del accidente se produjeron grandes llamadas dentro del túnel, avivadas además por ser los vagones de madera y el alumbrado de gas. El espectáculo de muerte que se produjo en el interior fue dantesco: pasajeros despedazados por el choque y los que lograron sobrevivir al impacto quedaron atrapados en el interior rodeados del fuego que les abrasaba y el 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 que prefirieron un suicidio rápido a morir abrasados.

## 'Túnel número 20'

Toda esta trágica historia ha quedado excelentemente reflejada en el corto-documental *Túnel número 20* que obtuvo el premio Goya al mejor documental este mismo año, y que fue realizado por Ramón de Fontecha, el cual muy amablemente, junto a Gonzalo Garcival, un auténtico especialis-