



REFLEXIONES EN TORNO A LA CATÁSTROFE FERROVIARIA DE 1944 EN TORRE DEL BIERZO (CAUSAS, VÍCTIMAS, NORMAS...)

José Piñeiro Maceiras

Ciertamente ha sido el accidente ferroviario más importante en la historia de España, al menos según la creencia general. El estudio que presentamos, con ocasión del LXX aniversario del siniestro, pretende reparar algunas circunstancias curiosas de aquel percance circulatorio y abrir nuevas líneas de investigación, habida cuenta que la tragedia de Torre sigue envuelta en el misterio y en la incertidumbre.

La colisión del 3 de enero de 1944 acaecía en el túnel número 20 de la línea Palencia-La Coruña, muy próximo a la estación de la comentada localidad leonesa. Ese mediodía, el tren correo núm. 421 discurría a gran velocidad, sin capacidad de frenada, por las pendientes del Manzanal, estrellándose inicialmente contra un tren de mercancías que maniobraba hacia Bembibre.

La población de Torre del Bierzo, que se había convertido en capital municipal con el Nuevo Estado¹, quedó consternada por la luctuosa noticia. Incluso su difusión cruzó los límites provinciales, pues, frente a lo divulgado últimamente, el suceso sí tuvo una respetable cabida dentro de los diarios más importantes del territorio nacional (*ABC* o *La Vanguardia*); se publicó, además, en casi todos los periódicos de la cadena del Movimiento de la zona septentrional (*Imperio* de Zamora, *El Pueblo Gallego* de Vigo, *La Voz de España* de San Sebastián, *Proa* de León...). Efectivamente, las secuelas posteriores del accidente (evolución de los heridos y número definitivo de víctimas) no se mencionarían en la prensa del momento, lo que ha producido esa sensación de censura y ocultación. Sin embargo, no puede pasarse por alto que la atención periodística de la época se fijaba en otras informaciones de mayor relevancia: el levantamiento del cerco alemán en la ciudad de Leningrado, el avance exitoso de las tropas aliadas por la península itálica o, mismamente, los reveses sufridos por las armas japonesas en el Pacífico.

Ítem más, por entonces se producían frecuentes accidentes de trenes, no sólo en nuestro país², sino allende de nuestras fronteras, aparte de los desas-

tres que acontecían en la vida cotidiana, y que reducían el impacto mediático que generaba un choque en la red ferroviaria³.

No obstante, el régimen político surgido de la Guerra Civil había atribuido importancia penal a ciertas conductas ilícitas que entorpecían el tráfico ferroviario, hasta el punto de conceptuar algunas infracciones como delitos especiales de rebelión, y por tanto castigadas con penas muy severas⁴. De hecho, el 2 de marzo de 1943 se redactaba la ley por la que ciertas transgresiones del orden jurídico, que tuvieran manifiesta repercusión en la vida pública, se equiparaban a la rebelión⁵. En concreto, el artículo primero de dicha disposición rezaba en su apartado cuarto del siguiente tenor:

Serán considerados reos de rebelión militar, y penados con arreglo al Código de Justicia Militar o el Código Penal de la Marina de Guerra en su caso (...) Los que realicen actos con propósito de interrumpir o perturbar los servicios públicos o las vías y medios públicos o transporte. Podrán también tener este carácter los plantes, huelgas, sabotajes, uniones de productores y demás actos análogos cuando persigan un fin político y causen graves trastornos al Orden Público.

En consecuencia, iba a ser la Jurisdicción de Guerra la competente para conocer de tales delitos, los cuales serían juzgados por el procedimiento sumarisimo; si bien, la autoridad castrense podía dejar de instruir el proceso, remitiendo los autos a la Jurisdicción ordinaria, cuando estimara que los hechos enjuiciados no fuesen relevantes para la paz pública ni para las fuerzas armadas. No obs-

tante, desde la primavera de 1941, la *Ley de Seguridad del Estado* castigaba dichas ilegalidades rigurosamente⁶, habiéndose aprobado dos ejecuciones por este motivo⁷.

Pese a tales conminaciones, los partisanos españoles decidieron incrementar en 1943 sus acciones contra las líneas férreas. Basta con repasar algunas de las publicaciones clandestinas de la guerrilla para constatar dicha conducta bélica; los guerrilleros izquierdistas consideraban que se hallaban en una guerra sin cuartel contra el régimen de Franco, y por ende, en tal tesitura bélica, eran válidos todos los métodos empleados⁸, por muy sangrientos que pudieran parecerle al ciudadano neutro.

No era una conducta sanguinaria *per se*, sino más bien una instrumentalización particular del arte de la guerra, desde una perspectiva revolucionaria e ideológica.

Por entonces, nuestros guerrilleros habían tomado contacto con un hombre aparentemente adscrito a la Embajada británica: el escocés Alexander Easton. No era nada extraño en la política británica dicha pirueta, pues al mismo tiempo que esto estaba sucediendo, el gobierno del Reino Unido había afianzado los lazos con un famoso guerrillero marxista de los Balcanes: Josip Broz, *Tito*, comprometiéndose a suministrarle equipo y material de guerra⁹. Del mismo modo que en la 1ª Guerra Mundial los derechistas alemanes pactaron con Lenin y sus hombres, con la finalidad de entorpecer la retaguardia rusa, y generarle al enemigo un caos insoportable, los conservadores británicos hicieron otro tanto en la 2ª Guerra Mundial. El resultado político en ambos casos fue muy parecido a medio plazo: la instauración de una república socialista de carácter colectivista...

En puridad, la presencia de un funcionario del Estado británico en el Bierzo podía responder a la necesidad de vigilar las explotaciones mineras de wólfam del área; en particular los yacimientos que eran beneficiados por compañías de ascendencia germana o, incluso, súbditos de igual nacionalidad. Por tanto, nada que objetar en ese aspecto, si bien resulta sorprendente que el citado diplomático formase parte de la guerrilla como si fuera un agente de enlace más¹⁰. Parecía, por ende, que sir Samuel Hoare era el canciller oficial ante el Estado franquista en Madrid, mientras que Alexander Easton, representaba el mismo papel... pero en el cuartel general de la guerrilla cabreireña. En realidad, lo que ocurría era que Easton, por su experiencia (oficial ingeniero en la Gran Guerra) y cualidades profesionales (técnico en montaje de líneas ferroviarias), se había convertido en uno de los agentes del SOE (*Special Operations Executive*) que operaban en territorio peninsular,

con licencia para promover sabotajes, redes de influencia, y actos subversivos¹¹.

Por entonces, una de las estrategias preferidas por la guerra de guerrillas consistía en la ejecución de atentados y sabotajes ferroviarios, como medios de aterrorizar al adversario político y agrupar los futuros simpatizantes. Tanto es así que un *memorándum* comunista de 1944, relativo a las actividades armadas de los guerrilleros en el año anterior, ni siquiera omite tales actos terroristas, detallando diversos atentados en las provincias de Madrid, Barcelona, León y Vizcaya¹².

En cualquier caso, no puede olvidarse que el ferrocarril era decisivo para el progreso material del país, habiendo adquirido el Estado la dirección de las grandes empresas del sector recién concluida la contienda¹³, y creando por ley de 24 de enero de 1941 la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, lo que implicaba su nacionalización definitiva. Los autores que se han encargado del estudio de la guerrilla galaico-leonesa refieren, para esa época, una serie de asaltos, explosiones y sabotajes perpetrados en la parte occidental de nuestra provincia y montañas adyacentes¹⁴. Citemos, a título de ejemplo, las siguientes curiosidades bélicas de 1944-1945: destrucción de parte de las instalaciones de las minas de Casayo; voladura de la línea férrea desde la localidad de Cobas hasta el pueblo de Quereño; asalto al polvorín de esta última localidad; y voladura de la vía cerca de la localidad lucense de Montefurado¹⁵.

Repasemos más detenidamente tales hechos de armas. Las minas de Casayo eran de titularidad española con participación alemana¹⁶, constituyendo uno de los yacimientos de volframio más importantes del noroeste peninsular¹⁷. Habían sido objeto de una adecuada preparación industrial en 1942, dotándolas incluso de accesos rodados por parte de la compañía minera¹⁸, lo que propició que la explotación estuviera lista para extraer grandes cantidades de mineral; la línea férrea Palencia-Monforte resultaba el medio de transporte más eficaz para trasladar el mineral hacia Alemania, bien directamente o bien por vía marítima; y el polvorín asaltado implicaba graves molestias para la empresa titular de las minas, al no disponer de la pólvora necesaria para los tajos ordinarios.

El volframio era demandado por la industria militar de Alemania, con el fin de endurecer su armamento bélico, y el gobierno español permitió comerciar con este mineral codiciado, siempre que no comprometiera la independencia nacional¹⁹, lo que originó un próspero negocio que reportaba sustanciosos dividendos, pues los compradores no eran sólo los alemanes, sino también los mismos aliados; a la postre, el interés germano-británico por el wólfam ibérico propiciaría que su precio se

multiplicase rápidamente, amasándose grandes fortunas en corto espacio de tiempo. En enero de 1944, empero, el desencuentro más grande entre Madrid y Londres procedía del suministro del citado material que el Estado venía tolerando desde el inicio de las hostilidades en Europa²⁰, pues las autoridades británicas estimaban que el norte peninsular constituía una zona estratégica de gran interés militar²¹.

Así las cosas, el 3 de enero, el tren correo de Galicia salía de la estación de Astorga con un notable retraso. Llegaría el convoy sin apenas novedad a la homónima de Brañuela e iniciará el descenso de los Montes de León. El puerto del Manzanal constituía un tramo difícil para la circulación de aquellos trenes articulados, pues la línea férrea atravesaba varios túneles incómodos (29), salvando además un desnivel importante: la altitud pasa de 1095 metros a 740. En aquel punto, el convoy parecía que iba mal de frenos, pese a lo cual prosiguió su marcha habitual²², lo que suponía prescindir del reglamento de la Policía de Ferrocarriles²³ y demás disposiciones aplicables. En el apeadero de Albares ya no pudo detenerse y la locomotora y los carruajes enfilaron su fatal trayecto hacia la estación de Torre; no pudiendo tampoco parar, yendo a estrellarse contra un tren que se hallaba de maniobras dentro del túnel número 20, recibiendo a mayores la embestida de un carbonero que ascendía en sentido contrario. Como consecuencia del impacto, parte de los vagones se incendiaron, y ardieron por espacio de tres días, agravándose con ello la mortalidad, ante la imposibilidad de realizar labores de salvamento dentro del túnel.

En un principio, la prensa leonesa refería la muerte de 26 personas²⁴; si bien, un día más tarde aludía ya al entierro de 47 cadáveres en la capital, haciendo saber que algunas cifras que estaban barajándose eran meras suposiciones²⁵. De hecho, algunas personas que participaron en las tareas de salvamento o en el posterior entierro, llegaron a creer que habían fallecido más de 300 personas²⁶, sin haber siquiera soporte gráfico ni documental que avalasen tal planteamiento.

Muy pronto, el 5 y el 7 de enero, el Juzgado de Instrucción de Ponferrada dictó dos edictos sucesivos donde se indicaba el hallazgo de 77 cadáveres, a los que habría que añadir un herido fallecido en León pocas horas después, así como los cinco individuos que perecieron tras saltar del tren en marcha²⁷. Pues bien, en el último de los edictos referidos, el juez titular hacía público el siguiente llamamiento:

Y pudiendo haber desaparecido en el mencionado accidente otras personas, cuyos ca-

dáveres quizás pudieran haber resultado reducidos a cenizas, se encarece igualmente a cuantas personas tengan que justificar la defunción o desaparición de quienes viajaron en aquel tren siniestrado (...) acudan ante este Juzgado....

Es decir, faltaba por saber cuántas personas habían desaparecido como consecuencia de la propagación del incendio en el túnel, lo que implicaba siquiera esperar unos dos años para obtener la pertinente declaración de fallecimiento, en conformidad con la normativa vigente²⁸. Las investigaciones se han centrado en las posibles personas que ocupaban los vagones que ardieron dentro del tren: sobre todo uno de primera clase. En este aspecto, los estudios más imparciales muestran que la mortandad total debió rondar las 200-250 personas, suponiendo que dicho vagón fuese lleno de viajeros, pues eran las fiestas navideñas²⁹; tesis que ha sido comprobada por uno de los periodistas presentes, Joaquín Nieves³⁰.

En realidad, el número de fallecidos y desaparecidos en Torre del Bierzo ha de ponerse en relación con la tasa de defunciones provinciales, que en esta materia resulta decisiva. En mayo de 1947, se publicaba el fascículo del movimiento natural de la población española correspondiente al año 1944. Pues bien: los óbitos por accidentes de tren y tranvía cifraban en todo el Estado sólo 402³¹, por lo que los muertos de Torre tienen que representar una cantidad inferior, habida cuenta que los incidentes ferroviarios durante aquel ejercicio superaron los 2.700 sucesos³². Intentar averiguar cuántas de las muertes anotadas por los servicios estadísticos del Estado puedan corresponder al accidente de Torre, se antoja tarea difícil, habida cuenta que, en la provincia, los fallecidos anuales por accidentes violentos contabilizan 403³³. Con todo, el número de muertes del mes de enero³⁴, comparándolo con la media de los restantes meses del año, arroja en nuestra provincia una sobremortalidad de 280; por tanto, toda conclusión en esta materia que supere tal cantidad resulta excesiva, si no pertenece al campo de la fantasía o propaganda política.

El número de heridos plantea también algunas dificultades: la prensa provincial contaba unas 130 personas el día 5 de enero³⁵, mientras que RENFE únicamente reconocía la existencia de 75 lesionados. Quizá deba distinguirse entre heridos leves y graves, pues los primeros no podían percibir indemnización alguna del seguro obligatorio³⁶.

La jurisdicción castrense se personaría en el suceso, practicando las primeras diligencias³⁷ y decretando el ingreso en prisión para los conductores del tren 421, quienes serían liberados a los tres meses; el 26 de enero el Consejo de Ministros

acordaba sancionar con todo rigor las negligencias ferroviarias³⁸ y el 30 eran cesados el presidente del consejo de administración y el director general de RENFE: éste último fue sustituido por quien desempeñara, durante la Guerra Civil, la dirección del Servicio Militar de Ferrocarriles de la zona rebelde, teniente coronel de ingenieros José María Rivero de Aguilar³⁹. También dejó la embajada británica, Samuel Hoare⁴⁰, encargándose transitoriamente de su dirección Arturo Yencken.

Las dos primeras medidas eran drásticas, pero bastante entendibles en el clima de la peculiar posguerra peninsular, pues la vigencia del estado de sitio duraría hasta la entrada en vigor del Fuero de los Españoles en 1945, rigiendo hasta entonces la ley marcial y los procedimientos sumarísimos de carácter castrense. Ítem más, se redactaron en 1944 determinadas circulares ferroviarias que informaban sobre las sanciones a imponer en caso de negligencia⁴¹, siendo castigados algunos individuos de forma severa⁴².

La tercera de las decisiones adoptadas es demostrativa de que existía una situación bélica -siquiera latente- en relación con los transportes ferroviarios.

Y el cuarto suceso, podría ser una mera casualidad, pero los antecedentes indiciarios parecen señalar que no. Mister Hoare había sido enviado en misión especial a la Rusia prerrevolucionaria, como encargado del M-16, y, según revelaba tiempo después Serrano Suñer, el diplomático británico, pese a sus convicciones conservadoras y aristocráticas, llegaría a conspirar junto a los bolcheviques contra el estado zarista...⁴³

Las razones del accidente han sido atribuidas a la casualidad, sin intervención humana determinante; al menos era lo que sostenía la dirección de RENFE el 5 de enero de 1944, en un informe especial acerca del siniestro⁴⁴. Pese a ese razonamiento madrugador de cariz exculpatorio, por parte de la empresa nacional, el maquinista y algunos inspectores (con categoría de oficial de ferrocarriles) fueron sometidos a procedimiento sumarísimo por delito militar de negligencia⁴⁵, celebrándose la vista unos meses más tarde en la ciudad de Valladolid; si bien todos los imputados serían declarados inocentes⁴⁶.

Los peritos que depusieron en el consejo de guerra indicaron que la causa más probable del accidente fue un taponamiento extraño en la tubería del frenado al vacío⁴⁷, impidiendo así el paso del aire al resto del convoy, cuyo mecanismo funcionaba correctamente en el tramo Palencia-León; el entorpecimiento dejó inoperante el sistema automático del frenado en los vagones afectados, no obstante las zapatas recién colocadas en las ruedas.

El régimen de frenos que utilizaba el tren correo era de origen inglés, ya que se fabricaba con la licencia de la firma londinense *The Vacuum Brake Co LTD*⁴⁸, lo que no podía ser ignorado por los agentes del SOE. El mismo Juez instructor no descartaba la posibilidad de la intervención humana:

Nada aparece en las actuaciones que permita suponer que la causa que motivó el accidente fuese intencionadamente producida, ni tampoco que permita asegurar lo contrario y, en este caso, quién fuese el autor o autores de la colocación en la manga general del freno del objeto que causó el supuesto taponamiento...⁴⁹

Nadie duda del mal estado del material ni de la situación deficiente en que se hallaba la red ferroviaria tras la debacle de la guerra civil, y eso fue lo que quiso explicar el Ministerio competente en nota de prensa posterior al accidente; pero dicha comunicación gubernamental aludía también a otras causas, aunque no las desvelaba⁵⁰. Y entre ellas cabía incluir el accionar terrorista, no en vano la Guardia Civil iniciaría alguna investigación al respecto⁵¹.

Así, el semanario del PCE en el exilio, *España Popular* (editado nominalmente en México), aludía poco tiempo más tarde al accidente de Torre en los siguientes términos:

TRENES Y CAMIONES PARA HITLER, VOLADOS
Otros actos realizados por las guerrillas son los siguientes: en La Robla (León), un tren de mercancías, cargado con víveres que se dirigía a la frontera, sufrió un importante descarrilamiento (...) En una sola semana fueron destrozados tres trenes por sabotajes, y ocho días más tarde, otro tren que llevaba víveres y materias primas, sufrió un violento choque contra el tren correo. También los descarrilamientos son frecuentes en la zona de Galicia y León...⁵²

UN NUEVO EMBUSTE PARA ENCUBRIR LA BELIGERANCIA: EL PETRÓLEO AMERICANO VA A MANOS DE HITLER... CUANDO NO LO HACEN ARDER LOS SABOTAJES

He aquí lo que hace saber una reciente y comprobada información procedente del interior de España. Hasta hace algunos meses, las autoridades franquistas acostumbraban a organizar los trenes de mercancías rumbo a Francia, colocando al final de las unidades los vagones-aljibes cargados de petróleo. De esta forma, los trenes recorrían las líneas españolas desde los puertos de recepción del petróleo hasta la frontera francesa, donde eran entregados a los agentes alemanes. Los patriotas saboteadores pronto se dieron cuen-

ta de este sistema de transporte. Y una forma de sabotaje audaz e inteligente comenzó a ponerse en práctica en las líneas ferroviarias: los sabotadores desenganchaban en plena marcha los vagones-aljibes de la cola del tren que iban a reventar al final de las pendientes. Los franquistas hubieron de recurrir al procedimiento de colocar esos aljibes, no obstante el peligro de la medida, inmediatamente después de las máquinas para evitar los desenganches. Y esta fue la causa de la tremenda catástrofe ocurrida en uno de los túneles de León. Un tren con gran número de aljibes de gasolina se estrelló contra una máquina en el interior del túnel que quedó convertido en un infierno de fuego...⁵³

INCREMENTACIÓN DE LOS SABOTAJES EN TODO EL PAÍS

Entre estos accidentes que se producen en los ferrocarriles a consecuencia de la actividad de los antifranquistas y patriotas tienen una particular importancia los ocurridos en la primera quincena de enero cerca de Ponferrada y Valencia. El primero que llevaba un gran cargamento de gasolina, se produjo en un gran túnel provocándose un gran incendio, interrumpiendo el tráfico durante bastantes días y creando una situación difícil a los franquistas (...) Tales hechos de sabotaje han sido saludados con visible alegría por el pueblo español, pues a pesar de que en los mismos hubo un gran saldo de víctimas, los españoles antifranquistas comprenden que la lucha contra Franco y Falange es una lucha difícil que tiene que costar al pueblo dificultades y dolores...⁵⁴

SABOTAJE CONTRA LOS AZULES

León, febrero.- Casi tres centenares de elementos pertenecientes a la División Azul fueron objeto de un enorme sabotaje llevado a cabo por los guerrilleros en la línea de León a Galicia. El sabotaje consistió en una tremenda explosión en la vía férrea en los instantes mismos en que pasaba el tren. El contingente de "azules" que viajaba en los vagones había llegado recientemente del frente oriental y era conducido a los campamentos instalados en Galicia por Falange con objeto de descansar y realizar nueva instrucción junto a los grupos de las milicias falangistas. Como consecuencia de este certero golpe de los guerrilleros se produjo una verdadera carnicería en este remanente de la División Azul: los falangistas muertos llegaron casi a trescientos. Por supuesto la prensa falangista no ha dado la menor información del hecho que no debe ser confundido con el gran accidente recientemente ocurrido en las inmediaciones de Ponferrada (...) La gente joven se resiste a seguir la vida impuesta por Falange. Se va a los montes a engrosar las

guerrillas. Viven en las montañas que se extienden entre el Barco de Valdeorras y Monforte; tienen magnífico equipo, hasta ametralladoras (...) Por allá corre el rumor de que el accidente ferroviario que no hace mucho ocurrió en tierras de León se debió a estos guerrilleros...⁵⁵

LA JUNTA SUPREMA DE UNIÓN NACIONAL

En octubre del año pasado, el manifiesto de la Junta Suprema se conocía en toda España. En los meses de noviembre y diciembre del mismo año, tuvieron lugar una serie de "accidentes" ferroviarios. Yo me acuerdo de cinco, que fueron los más importantes: Tortosa, Teruel, Dos Caminos (Bilbao), Arévalo y Ponferrada (León). Como ves son demasiado "accidentes"...⁵⁶

SABOTAJE EN AYUDA DE SEGUNDO FRENTE Y DE LAS NACIONES UNIDAS

Una manifestación alarmante para el franquismo de estas actividades combatientes del pueblo, son los sabotajes ferroviarios. Hemos reseñado los ocurridos últimamente, algunos como el de la provincia de León obligaron al llamado ministro del Trabajo a dar explicaciones basadas en el mal estado de las vías, deterioro del material, escasez de máquinas y vagones (...) Porque nadie cree en España que esta frecuencia en los descarrilamiento tenga carácter ocasional y fortuito...⁵⁷

UN RESUMEN DE LAS IMPORTANTES ACCIONES COMBATIVAS DURANTE LOS ÚLTIMOS SEIS MESES

Los descarrilamientos en los ferrocarriles adquieren cada día mayor amplitud (...) De octubre a marzo se produjeron muchos accidentes por todo el país, debidos en su mayoría a actos de sabotaje. Uno de estos fue en la línea de Andalucía (...) otro en Valladolid, dos en la provincia de León y uno en Reinosa...⁵⁸

Y la revista comunista *Nuestra Bandera*⁵⁹, de tirada mensual, reconocía, pocos meses después de la tragedia, lo que sigue:

SE INCREMENTAN LOS SABOTAJES

Pero los guerrilleros, unidos a los campesinos y a los trabajadores, cumplen junto a estas otras tareas también importantes. Es notorio que en el período de tiempo a que nos estamos refiriendo, los actos de sabotaje han adquirido mayor frecuencia y revestido una significación más alta que los precedentes. Los actos en los ferrocarriles contra todas las formas de ayuda que el franquismo pone en

práctica a favor de su amo, Hitler, han tenido en ciertos casos un valor excepcional, al igual que la voladura de depósitos militares de los que se nutría en gran parte el Ejército alemán y el Ejército franquista. De los actos de sabotaje en los ferrocarriles, cabe destacar los siguientes, por su inconfundible orientación de lucha contra la beligerancia hitleriana: un tren repleto de vacas, substraídas por los falangistas a los labradores asturianos, fue volado por los guerrilleros, en convivencia con los aldeanos, en un punto del trayecto entre Asturias y León. Muchas vacas quedaron muertas y otras heridas, y grupos de campesinos, avisados por las guerrillas, estuvieron cerca del lugar donde ocurrió el suceso, apoderándose de bastantes animales. El envío para Hitler fue frustrado. En las proximidades de Villabril descarriló otro tren repleto de productos para los nazis y los guerrilleros lo asaltaron apoderándose de gran parte de los alimentos que en él se encontraban. En la línea ferroviaria de Vigo a Madrid, un convoy en el que viajaban unos 400 elementos de la División Azul que habían regresado del frente oriental saltó hecho pedazos a últimos de diciembre por la acción de las guerrillas, y unos 300 “azules” fueron despedazados o quedaron gravemente heridos. En enero de 1944 un tren que llevaba gran cantidad de gasolina para los hitlerianos, fue objeto de un tremendo choque en un túnel cerca de Ponferrada, quedando obstruido el tráfico por espacio de varios días e incendiándose todos los vagones. La gasolina no pudo llegar a manos de los alemanes...

El semanario mejicano era uno de los portavoces habituales de la *Unión Nacional*, entidad programada por el Partido Comunista para agrupar los colectivos opositores al régimen de Franco⁶⁰, y que había adquirido jurisdicción sobre la Federación de guerrillas de León-Galicia⁶¹ a partir de septiembre de 1943.

Es cierto que en el texto se habla de dos accidentes, pero las inexactitudes vertidas en referencia a la *División Azul* nos hacen sospechar que pudiéramos hallarnos ante simple propaganda. Como es sabido, la División Española de Voluntarios fue un cuerpo expedicionario del Ejército español, y su retirada del Frente oriental se había producido en otoño de 1943, quedando únicamente una legión de 1.500 hombres que retornaría en marzo de 1944. Por ende, no parece posible que un contingente importante de divisionarios fuera de prácticas a Galicia, cuando la división como tal estaba ya disuelta. Efectivamente, el tren correo transportaba personal militar (según Nieves⁶² infantes de Marina, miembros de la Escuela Naval de Marín,

soldados de Caballería y Aviación, así como algún número de la Policía y Guardia civil). Y el sabotaje, si fuera admitido expresamente por el gobierno, hubiera supuesto el reconocer la comisión de un atentado criminal contra el Ejército español, lo que habría podido generar unas consecuencias impredecibles. A mayor abundamiento, tal declaración oficial hubiera supuesto un gravísimo perjuicio para las víctimas del accidente, al verse privados de la cobertura fijada por el seguro obligatorio de viajeros por ferrocarril, cuyo articulado rezaba del siguiente tenor:

Quedan expresamente excluidos de la protección del seguro los accidentes que provengan de atentado criminal, guerra, revolución, motín, tumulto popular, sedición, rebelión, y demás casos de fuerza mayor propiamente dicha⁶³.

En cualquier caso, el carácter exagerado u erróneo de parte de la información hispano-mejicana que hemos reseñado no debe olvidar el fin propagandístico-proselitista que perseguían ambos rotativos pro-soviéticos, al depender directamente del secretariado del PCE (domiciliado de aquella en la capital federal mexicana). Así, la noticia del accidente era divulgada por capítulos, y de forma adulterada, con el propósito de obtener el mayor rédito político entre simpatizantes, militantes y curiosos. Y es que, nos guste o no, las noticias transcritas poseían un amplio fondo de verdad, teniendo en cuenta los múltiples detalles ofrecidos en sus crónicas. En cambio, las alusiones a la División Azul o al petróleo estadounidense sólo constituían meras coartadas ideológicas, cuya finalidad era justificar la catástrofe ante la opinión pública mejicana, la cual había sido modelada por los diseños social-revolucionarios de los presidentes Calles o Cárdenas, para quienes la liquidación de adversarios sí podía tener aceptación.

Por lo demás, para la guerrilla controlada por la UN, el sabotaje de un tren correo no significaba remordimientos morales, pues se trataba de un objetivo militar. De hecho, el mencionado inventario de atentados cometidos contra los ferrocarriles españoles, elaborado por los comunistas a principios de 1944, reconoce agresiones contra dicha clase de trenes en las líneas Madrid-Hendaya y Madrid-Barcelona⁶⁴. Mismamente, la Guardia Civil se vio obligada a vigilar la vía férrea Astorga-Monforte, a partir del puerto del Manzanal, por la ola de sabotajes que venía sopor-tando⁶⁵.

En cualquier caso, la causa directa del choque se debió a una obstrucción en la conducción del freno del vacío a los vagones de cola, lo que impidió el frenado de tales unidades del tren, provocando

la fuerte rampa del puerto de Manzanal una excesiva aceleración del convoy, que fue imposible de dominar por el personal ferroviario⁶⁶. Tal eventualidad pudo ocurrir, como bien apunta Aguilar Alegre, por la presencia de un trapo, un papel o cualquier cuerpo extraño que impidiera el paso del aire al resto del tren⁶⁷. Por lo tanto, queda para el misterio la posibilidad de que la interferencia del elemento distorsionante en la tubería del frenado haya sido realizada por individuos con elevados conocimientos técnicos.

¹ Orden del Ministerio de la Gobernación de 30 de abril de 1941.

² En diciembre de 1947 volvió a ocurrir otro accidente mortal en el túnel número 20, y los percances ferroviarios siguieron repitiéndose en toda esta zona hasta los años sesenta. Con anterioridad, en junio de 1936, el correo expreso de Madrid-Galicia había chocado contra un tren carbonero procedente de Ponferrada en un túnel próximo a San Miguel de las Dueñas, provocando al menos 20 muertos y 40 heridos. Consúltese, v. gr., Pérez Alija, O. (2013): "Apuntes del ferrocarril en Astorga", en *Argutorio*, num. 30, Asociación Cultural Monte Irago, Astorga, pp. 93-98.

³ Dos meses después del siniestro, la paralización de un tren en un túnel de Balvano (Italia) iba a matar por asfixia a unas quinientas personas. Los periódicos, empero, atendían otras catástrofes igual de trágicas: el derrumbamiento de un edificio madrileño que ocasionaría más de cien muertos o el terremoto argentino que acabaría con la vida de cinco mil sudamericanos.

⁴ *Serán castigados con la pena de muerte los que induciendo a los rebeldes promuevan la rebelión o la sostengan y al de mayor empleo militar o más antiguo si hubiera varios del mismo, que se pongan a la cabeza de las fuerzas rebeldes de cada unidad militar o grupo de ellas. Serán castigados con la pena de doce años y un día de reclusión mayor a muerte los que pongan su actuación y medios de acción al servicio de la rebelión...* (artículo 238 del Código de Justicia Militar de 1890, v. g.).

⁵ BOE, 16 de marzo.

⁶ *El que ejecutare actos encaminados a las destrucciones de (...) vías de comunicación, materiales de transporte (...), a provocar incendios, emplear sustancias explosivas, inflamables, asfixiantes y otras homicidas, a causar catástrofes ferroviarias (...) cuando se cometieren con el fin de atentar contra la seguridad del Estado o el orden público, serán castigados con la pena de veinte años de reclusión a muerte. Si a consecuencia del hecho falleciere alguna persona o se causaren lesiones de las penadas en el artículo 423 del Código Penal, se impondrá en todo caso pena de muerte...* (artículo 9º), BOE de 11 de abril de 1941.

⁷ Octubre de 1941. Línea férrea Monforte-La Coruña.

⁸ En septiembre de 1942, el Comité Central del PCE lanzaba el siguiente llamamiento político-militar, a propósito de la 'Unión Nacional': *Hay que luchar hoy, y luchar por todos los medios. Las órdenes de movilización no deben ser cumplidas. Los jóvenes reclutas deben marchar a engrosar las filas de los guerrilleros. La guerra de guerrillas debe extenderse por todo el país. Hay que impedir que Franco continué almacenando armas y municiones, destruyendo las máquinas que las producen y haciendo saltar los depósitos que los guardan (...). La tarea patriótica fundamental de los ferroviarios es desorganizar por todos los medios el transporte que Hitler y Franco utilizan para sus planes de guerra (...). El P. C. de*

España llama a todos los españoles, y, en primer lugar, a sus afiliados y simpatizantes (...) para que ocupen el puesto de combate que les corresponda (...) para que sean capaces de forjar la unidad nacional de todos los patriotas que aplaste a los agentes hitlerianos y coloque a España al lado de los pueblos que luchan por la libertad, y la salve... Véase España Popular, México D. F., 25 de septiembre de 1942, núm. 101, página 1. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

⁹ Auty, P. (1974): *Tito*, Librería Editorial San Martín, Madrid, pp. 72 y ss.

¹⁰ Alexander Easton era un ingeniero de minas y ferrocarriles y agente del servicio de inteligencia británico que ejercía actividades consulares en el noroeste. Los auxilios prestados a los *huidos* fueron los siguientes: facilitó multcopista y máquina de escribir a los partisanos locales, con el fin de intensificar su propaganda; en 1943, puso en contacto la federación guerrillera con la Unión Nacional e hizo lo propio con la resistencia aliada europea; incluso abrió una enfermería clandestina en su granja de Carracedo del Monasterio para atender a los heridos. Siguió colaborando clandestinamente con el maquis tras el cese de las hostilidades bélicas en Europa, siendo expulsado del país en 1948. Fuente: Carlos R. Reigosa (1995), *La Agonía del León*, Alianza Editorial, Madrid, pp. 126 y 127; Martínez, V. (2002), "Quién era el inglés", *El Semanal*, 18/08/02, Madrid, pp. 34-36.

¹¹ El SOE fue creado en 1940 por el Primer Ministro Winston Churchill, fusionando tres cuerpos previos de los servicios de información. La labor del SOE consistía en efectuar sabotajes, programar actos subversivos y asistir a los grupos de resistencia en la Europa ocupada. También desarrollaron actividades en Portugal y España: consta en los archivos del Reino Unido que hubo contactos entre sus agentes y guerrilleros y republicanos españoles con el fin de promover actos revolucionarios contra el régimen franquista dentro del territorio nacional, con pleno conocimiento de la embajada inglesa y el gobierno británico (véase *M16 spent \$ 200 m bribing Spaniards in second world war*, Richard Norton-Taylor, 23 May 2013, *theguardian.com*). Tales relaciones eran conocidas en Madrid desde el verano de 1941 (consúltese *Acción que el Intelligence Service prepara con militares rojos que colaboran con De Gaulle*, Fundación Nacional Francisco Franco (1993): *Documentos Inéditos para la Historia del Generalísimo Franco*, tomo III, Azor, Burgos, pp. 339-340).

¹² *Informaciones especiales sobre España*, año 1943, páginas 7 y 8. Archivo PCE. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. En esta época, funcionaba en Argelia un centro de comandos republicanos adiestrados por los servicios secretos estadounidenses, que se dedicaban a cometer sabotajes en suelo español, consúltese Jato Miranda, D. (1978): *Gibraltar Decidió la Guerra*, Acervo, Barcelona, pp. 182 y 183.

¹³ Ley de 8 de mayo de 1939, *creando un Consejo directivo hasta que se establezca el Estatuto definitivo por el que deben regirse los ferrocarriles españoles...* (BOE del 12).

¹⁴ Los partisanos refugiados en la Cabrera, Manuel Girón y Marcelino de la Parra, habían efectuado acciones de sabotaje en la retaguardia nacional mientras combatieron en las divisiones del Ejército republicano.

¹⁵ Fuente: Serrano, S. (1986): *La Guerrilla Antifranquista en León (1936-1951)*, Junta de Castilla y León, Salamanca, p. 217; Heine, H. (1982): *A Guerrilla Antifranquista en Galicia*, Ediciones Xerais de Galicia, S.A., Madrid, p. 123.

¹⁶ El decreto-ley de 9 de octubre de 1937 había declarado la nulidad de todas las enajenaciones de concesiones y derechos mineros efectuadas a partir del inicio de la guerra. Por su parte, la ley sobre investigación y explotación de minerales, de 7 de junio de 1938, sólo toleraba que las empresas mineras tuvieran un 40% del capital extranjero. Tales planteamientos

se completarían con la nueva normativa sobre las minas, aprobada el 19 de julio de 1944.

¹⁷ Parte de estas minas habían pertenecido a la compañía de origen germánico *La Montana*. En 1942, comienza la explotación a gran escala de *Montes de Galicia, S.A.*, sociedad mercantil hispana con participación de accionariado alemán.

¹⁸ Se construyó una pista de 25 km para llevar el mineral a la estación de Sobradelo (350 metros de altitud). En los alrededores de la explotación (1.350 m.s.m.), se instaló agua corriente y electricidad; se levantaron casas para operarios, una capilla y un economato, y se efectuaron obras complementarias para convertir las minas de la sierra del Eje en un centro industrial moderno. Consúltese “Un pueblo industrial en plena sierra”, en *El Pueblo Gallego*, Vigo, 21/07/1942, p. 3.

¹⁹ La ley de 11 de julio de 1941 creaba el Consejo Ordenador de Minerales Especiales de Interés Militar, con el fin de ocuparse de todo lo referente a la clasificación, reconocimiento y explotación de las minas declaradas de interés para la defensa nacional.

²⁰ Hoare, S. (1977): *Embajada ante Franco en Misión Especial*, Sedmay Ediciones, Madrid, pp. 283-301.

²¹ Lo que suponía un desdén hacia la soberanía española. Consúltese Grandío Seoane, E. y Rodríguez González, E. (eds.) (2012): *War Zone: la Segunda Guerra Mundial en el noroeste de la Península Ibérica*, Eneida, Madrid; Jato Miranda, D. (1978): *Gibraltar Decidió la Guerra*, Ediciones Acerbo, Barcelona.

²² Fernández Sanz, F. (1997): “Sólo se identificó a dos vecinos de Astorga entre los cadáveres del accidente del Correo de Galicia en Torre en el año 1944”, *El Faro Astorgano*, número especial de agosto.

²³ Los artículos 57 y 58 establecían que el jefe del tren y el maquinista deberían inspeccionar, respectivamente, el convoy, la locomotora y tender a fin de poder circular con seguridad (*Gaceta de Madrid*, 22/09/1878).

²⁴ PROA, León, 04/01/1944, página 6.

²⁵ PROA, 05/01/1944, página 3.

²⁶ *El juzgado de Ponferrada contó 48 cadáveres, mientras que en la sentencia del juicio al maquinista se establecieron 83 muertes y 64 heridos. El personal ferroviario y los propios habitantes de Torre del Bierzo, que participaron en el rescate, hablaban de al menos 350 las personas que perdieron la vida en el funesto túnel número 20 de la línea Madrid-La Coruña...*, ‘Los “500 desaparecidos” de Torre del Bierzo’, en *ABC.es*, 31/07/13 por Isabel Viana, 11,27 h. Sin embargo, el testimonio del entonces fogonero don Manuel Fernández Gordón refiere sólo la existencia de 82 ataúdes, marcados con tiza, cif. Fernández Sanz, F. (1987): “Torre, un accidente que se quiso borrar de la Historia”, en *Vía Libre*, núm. 280, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 35 a 43.

²⁷ Aguilar Alegre, I. (1999): *Accidente de tren correo-expresso 421 en el túnel 20 de Torre del Bierzo, día 3 de enero de 1944*, conferencia impartida en Torre del Bierzo el 11 de enero de 1999, página 10.

²⁸ El Código Civil ordenaba entonces en su artículo 193 la siguiente regulación: *Procede la declaración de fallecimiento (...) cumplidos dos años, contados de fecha a fecha de un riesgo inminente de muerte por causa de siniestro o de violencia contra la vida, en que una persona se hubiera encontrado sin haber tenido, con posterioridad al siniestro o a la violencia, noticias suyas.*

²⁹ Fernández Suárez, F. (1997 y 1999)...

³⁰ Nieves López, J. (2010): *De Ayer a Hoy, Ráfagas Leonesas*, Asociación de Periodistas de León, Ávila, pp. 68-76.

³¹ ‘XL. Defunciones por causas (nomenclatura detallada); XVII.- Muertes violentas o accidentales; 169. / Accidentes de ferrocarriles y tranvías...’. Consúltese Presidencia del Gobierno (1947): *Movimiento Natural de la Población de España*

1944, Instituto Nacional de Estadística, Madrid, página 100.

³² Fernández Suárez, F. (1999): “Sólo se identificó a dos vecinos de Astorga entre los cadáveres del accidente del Correo de Galicia en Torre en el año 1944”... Las cifras oficiales de siniestros ferroviarios en 1944, en sus distintas variantes, son las que siguen: conatos de choques y alcances, 37; choques y alcances en vía, 27; choques y alcances en estación, 424; descarrilamientos en vía, 345; descarrilamientos en estación, 1.959. En el año anterior, los siniestros habían sido 3.038.

³³ ‘Causas de muerte (nomenclatura abreviada)’, en Presidencia del Gobierno (1953) *Reseña Estadística de la Provincia de León*, Instituto Nacional de Estadística, Madrid, p. 85.

³⁴ Presidencia del Gobierno (1947): *Movimiento Natural de la Población de España, 1944...* pp. 46 y 47.

³⁵ *El Pensamiento Astorgano* indicaba el 4 de enero que en la noche anterior ya se habían recogido 58 cadáveres y más de un centenar de heridos. Consúltese “Catástrofe ferroviaria”, página 4.

³⁶ Real decreto nº 1.736, de 3 de octubre de 1928. Los inspectores de la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros (ministerio de Hacienda) se alojaron en el Hotel Oliden de la capital leonesa a fin de atender las reclamaciones de heridos y causahabientes; véase *El Pensamiento Astorgano*, 08/01/1944, página 4.

³⁷ *El Pensamiento Astorgano*, 04/01/1944, página 4.

³⁸ Comunicado de la Vicesecretaría de Educación Popular, *ABC*, 27/01/1944, página 7. El 11 de enero se había producido otro choque violento y extraño de trenes en la ciudad de Arévalo, cobrándose 41 vidas; y el 25, un accidente en Olaveaga (Bilbao), con un fallecido y un centenar de heridos.

³⁹ *Se restablece la Jefatura del servicio militar de ferrocarriles, encargándose de ella el Capitán don José María Rivero de Aguilera y Otero de la tercera Unidad de Movilización, residente en Valladolid...* Artículo 1º del decreto número 36 de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional, BOJDNE, 21 de agosto de 1936.

⁴⁰ Burns Marañón, J. (2010): *Papá Espía: amor y traición en la España de los años cuarenta*, Debate. www.megustaleer.com, Barcelona.

⁴¹ *Correcciones gubernativas a imponer a los agentes responsables de accidentes; Imposición de sanciones por negligencias causantes de accidentes, considerada faltas muy graves, circulares de la Dirección General (año 1944, nº 33-64). Fondos ferroviarios, Archivo de Historia del Trabajo Fundación 1º de Mayo, Madrid, signatura 01-003. Registro 03.*

⁴² Consúltese Cazorla Sánchez, A. (2000): *Las Políticas de la Victoria, el Nuevo Estado Franquista*, Marcial Pons, Madrid, pp. 124-125.

⁴³ Cif. Serrano Suñer, R. (1947): *Entre Hendaya y Gibraltar*, EPESA, Madrid, p. 287; Saña Alcón, H. (1982): *El Franquismo sin Mitos: conversaciones con Serrano Suñer*, Ediciones Grijalbo, Barcelona, p. 239.

⁴⁴ *Acta de información contradictoria*. Causa 29/1944, Archivo Intermedio Militar del Noroeste, El Ferrol, folios 201 y ss.

⁴⁵ La razón del procesamiento fue el incumplimiento de la *Instrucción sobre el funcionamiento, visita y reparación de los aparatos del freno automático por el vacío* (Artículo 25, párrafo 5º). Causa 29/1944, AIMN, (Ferrol), folio 169.

⁴⁶ Sentencia de 4 de mayo de 1944, Causa 29/1944, AIMN (Ferrol), folios 251 y ss.

⁴⁷ Folio 169, Causa 29/1944, AIMN (Ferrol).

⁴⁸ Folio 253, Causa 29/1944, AIMN (Ferrol).

⁴⁹ Folio 131 vuelto, Informe de 18 de febrero de 1944, Causa 29/1944, AIMN (Ferrol).

⁵⁰ *De las averiguaciones practicadas hasta el momento, el desgraciado accidente parece ser debido a una extraordinaria coincidencia de causas, entre las cuales debe considerarse en su justo valor el largo uso del material móvil, aprovechado en trenes de marcha moderada, y la mediana calidad de los carbones, que no permiten sostener siempre la presión adecuada en las calderas de las locomotoras...* Comunicado del Ministerio de Obras Públicas, ABC, 9 de enero de 1944, página 25.

⁵¹ Escrito del Juez Especial de Accidentes Ferroviarios, Capitanía General de la 7ª Región Militar, Valladolid. Informe inédito (RENFE), p. 57; Ángel del Pozo, archivo particular.

⁵² Número 177, 18 de febrero de 1944, página 5.

⁵³ Número 182, 24 de marzo de 1944, página 1.

⁵⁴ Número 184, 7 de abril de 1944, página 3.

⁵⁵ Número 190, 19 de mayo de 1944, página 2.

⁵⁶ Número 193, 9 de junio de 1944, página 6. Extracto de la entrevista efectuada en La Habana a René Rodríguez, sindicalista ferroviario clandestino.

⁵⁷ Número 197, 7 de julio de 1944, página 2. El redactor confunde unas declaraciones insignificantes del ministro de Trabajo con el comunicado que efectuó al respecto el ministerio de Obras Públicas.

⁵⁸ *Ibidem*, página 5.

⁵⁹ “Revista mensual de orientación política, económica y cultural”, núm. 4, treinta de abril de 1944, México, D. F. página 13. Archivo PCE. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. La publicación era hermana de la revista del mismo nombre y formato, órgano del Comité Central del PCE desde 1937.

⁶⁰ Ver “Bases de un gobierno de Unión Nacional”, en *España Popular*, 25 de septiembre de 1942... p. 1. En 1943-1944, la Unión Nacional estaba controlada por elementos comunistas, formando parte de la misma algunos izquierdistas disidentes. El mismo Vicente Uribe había impartido una conferencia en México D. F. (06/02/43), mostrando las principales directrices: *La Unión Nacional es la lucha de todos los patriotas por la independencia y libertad de la Patria; la Unión Nacional es la guerra sagrada del pueblo español contra esa ignominia que se llama Falange; la Unión Nacional es la lucha sin cuartel para impedir nuevos crímenes del franquismo; es el combate ininterrumpido para impedir toda ayuda económica, militar o política de Franco a la bestia hitleriana. La Unión Nacional es poner en pie al pueblo español para que se oponga con todas sus energías a que Franco arrastre a España a la guerra al servicio de Hitler. La Unión Nacional es la batalla por la libertad y democracia en nuestro país. Es la unidad de esfuerzo, de voluntad, de heroísmo y de organización para acabar con Franco y Falange, para hundirlos a ellos y a todo lo que representan. La Unión Nacional es, diciéndolo con las palabras de nuestro manifiesto, para que “el suelo español arda bajo las plantas de Falange”...* Véase *Nuestra Bandera*, nº 2, 28 de febrero de 1943, pp. 28 y 29.

⁶¹ *FEDERACIÓN NACIONAL DE GUERRILLAS, CUERPO DE LEÓN-GALICIA, ESTADO MAYOR. 2 de octubre de 1944. A todas las Guerrillas y Secciones del S.I.R. (...) En su consecuencia, el pleno de GUERRILLAS DE LEÓN-GALICIA, celebrado el pasado mes tomó las siguientes decisiones: (...) 4º. Reiterar nuestra adhesión a la U.N. a cuyo programa estamos adscritos desde septiembre del 43...* La incorporación de los partisanos galaico-leoneses a la Unión Nacional se produjo en el tercer congreso de la agrupación guerrillera reunido en Ferradillo (Montes Aquilianos). Fue el comunista José María Urquiola, apodado *Chema*, el elegido para convencer a aquéllos de su incorporación a la UN: su presencia allí se debió a las gestiones de Alexander Easton. Consúltese Serrano, S. (1986): *La Guerrilla Antifranquista en León (1936-1951)*... apéndice núm.7 y página 209.

⁶² Nieves López, J. (2010): *De Ayer a Hoy, Ráfagas Leonesas*... p. 73.

⁶³ Artículo 10, último párrafo. Real decreto nº 1.736, de 3 de octubre de 1928, *Gaceta de Madrid* del 16.

⁶⁴ Consúltese: 8.- *Los actos de sabotaje en los ferrocarriles*... Páginas 7 y 8.

⁶⁵ *Y se estaba cometiendo tal cantidad de sabotajes en el ferrocarril que era peligroso viajar, sobre todo en la línea comprendida entre Brañuelas y el Barco de Valdeorras*... Cif. Ferreras Estrada, G. (2002) *Memorias del Sargento Ferreras*, Instituto Leonés de Cultura, León, pp. 118-119.

⁶⁶ El *Acta de Información Contradictoria*, suscrita por mandos de RENFE el 6 de enero, informaba que la causa del accidente no había sido posible precisarla con exactitud, aunque cabía pensar en algún defecto accidental del sistema de frenado en los vagones destruidos: es decir, obturación en la tubería general del freno.

⁶⁷ Aguilar Alegre (1999)... página 9. Los antecedentes sociales de los ferroviarios implicados, obrantes en las diligencias judiciales militares, refieren que eran partidarios del régimen, apolíticos y sindicalistas de izquierdas en la etapa republicana, pero que todos laboraron para evitar el accidente y sus consecuencias (Consejo de Guerra de 4 de mayo de 1944).