



**Crónicas sobre diversos sucesos ocurridos en España
en el ámbito del ferrocarril,
en los que tuvo una intervención destacada
la Institución de la Guardia Civil**

José L. Meléndez G., Sargento 1º
Rdo. de la Guardia Civil.



CONTENIDO	Página
1. ÍNDICE.....	2
2. INTRODUCCIÓN.....	3
3. EL FERROCARRIL.....	4
4. LA GUARDIA CIVIL.....	4
5. CREACIÓN DE LA ESCOLTA DE TRENES.....	5
6. LAS CONDUCCIONES DE PRESOS.....	5
7. OTROS SERVICIOS.....	6
8. AGRESIÓN A DOS GUARDIAS CIVILES POR PRESOS.....	7
9. EL CRIMEN DEL EXPRESO DE ANDALUCÍA.....	10
10. ASALTO AL TREN DEL DINERO POR EL MAQUIS.....	13
11. GUARDIAS CIVILES HÉROES EN EL INCENDIO DE UN TREN.....	16
11.1. Entrevista a Marcelino Viegas Galván, Guardia Civil jubilado.....	16
12. ACCIDENTES FERROVIARIOS OCURRIDOS EN ESPAÑA.....	19
12.1. Estadísticas.....	19
12.2. El Primer accidente de ferrocarril con víctimas contabilizado	19
12.3. El accidente más grave ocurrido hasta la fecha en España.....	19
13. LA TRAJEDIA DE TORREMONTALBO-CENICERO.....	21
13.1. Aquél viaje.....	21
13.2. El terrible accidente.....	21
13.3. El heroísmo de un pueblo.....	22
14. EL GUARDIA CIVIL QUE MURIÓ POR AGOTAMIENTO.....	24
15. FOTOGRAFÍAS DE OTROS ACCIDENTES FERROVIARIOS.....	27
15.1. Accidente día 07-09-1872.....	27
15.2. Accidente día 23.09-1981.....	27
15.3. Accidente día 07 julio d 1894.....	28
15.4. Accidente día 23 septiembre 1902.....	29
15.5. Accidente día 13 de julio de 1913.....	29
15.6. Accidente día 20 de octubre de 1917.....	30
15.7. Accidente día 23 enero de 1920.....	30
15.8. Accidente día 17 de abril de 1922.....	31
15.9. Accidente día 26 diciembre de 1932.....	31
15.10. Accidente día 02 de septiembre de 1934.....	32
15.11. Accidente día 15 de febrero de 1941.....	33
15.12. Accidente día 18 de diciembre d 1965.....	34
15.13. Accidente día 21 de julio de 1972.....	34
15.14. Accidente día 15 de julio de 1980.....	36
15.15. Accidente día 24 de septiembre de 1980.....	37
15.16. Accidente día 25 de abril de 2007.....	37
15.17. Accidente día 27 de mayo de 2008.....	38
15.18. Accidente día 05 de abril de 2013.....	38
15.19. Accidente del tren de Santiago día 24 julio de 2013.....	39
15.20. Accidente día 17 de octubre de 2012.....	42
15.21. Accidente día 27 de enero de 2014.....	43
15.22. Accidente día 26 febrero de 2015.....	44
16. OTROS SERVICIOS.....	44
16.1. Sustracciones de cables de cobre en los tendidos ferroviarios...	44
16.2. Detenciones por pintadas de graffitis en zonas de ferrocarril.....	44
17. OTRAS INTERVENCIONES DE LA GUARDIA CIVIL DE ANTAÑO.....	45
17.1. La benemérita sobre una locomotora en Torralba (Soria).....	45
17.2. La Guardia Civil en la Estación de Ferrocarril Málaga 1900.....	45
17.3. La Guardia Civil en la estación de Peñafior (SE) año 1910.....	46
17.4. Guardias Civiles posando sobre una locomotora año 1920.....	46
17.5. Guardias Civiles en estación de Mº de Huerva (Z) año 1920	47
17.6. Inauguración ferrocarril eléctrico de Guadarrama año 1923.....	47
17.7. Vigilancia Estación de Zafarraya (Granada) 1923.....	48
17.8. G, Civil de Caballería vigilancia estación de Canfran 1929.....	48
17.9. Carrera Cuesta Montserrat 1930.....	49
17.10. Vigilancia e inspección vía férrea año 1950.....	49
17.11. Guardias Civiles en una estación para ser trasladados.....	50
17.12. Labores vigilancia construcción ff.cc. Guernica año 1955	50
17.13. Guardias Civiles efectuando inspección vía férrea 1975.....	51
17.14. Pareja G. Civil ocupando cabina locomotora año 1950.....	51

2. INTRODUCCIÓN.

El presente documento, trata del relato de una serie de sucesos habidos en relación con el ferrocarril, desde su implantación en España hasta nuestros días en los que se destaca principalmente la presencia o intervención de la Guardia Civil.

Va por ello exclusivamente dedicado a los componentes de esta Institución, a la que perteneció mi padre, pertenezco yo y continúan actualmente mis dos hijos.

Son innumerables los hechos notables que han tenido lugar a lo largo de los más de 165 años de historia del ferrocarril en los que intervino los miembros de la Guardia Civil, en este pequeño trabajo sólo se va a tratar algunos de los más interesantes que vienen recogidos en las crónicas de sucesos y que han sido recopilados, entre otros medios, gracias a la red de comunicación de Internet.

Este documento no pretende otra cosa que recordar aquellos servicios que prestaron los Guardias Civiles de antaño, para que no caigan en el olvido y se ha procurado que parte de dichos relatos lleven incluidos alguna fotografía u otra ilustración que realce mejor la noticia.

Algunos de los hechos que se citan, que en su día fueron noticias destacadas, son totalmente insólitos, pues en los tiempos actuales sería impensable que se produjeran puesto que las circunstancias afortunadamente son completamente distintas.

Sevilla, noviembre de 2015.



Fotografía de los constructores y accionistas de la línea Barcelona-Mataró, hacia 1848.

3. EL FERROCARRIL.

La Historia de los ferrocarriles españoles comienza en el Siglo XIX con la construcción de las primeras líneas ferroviarias. El primer ferrocarril español, contrariamente a lo que siempre se ha pensado, se construirá en Cuba en 1837 (entonces colonia española) y correspondería a la línea La Habana-Güines, entre La Habana y Bejucal (17 millas). Unos años más tarde, en la península Ibérica se construyó la línea de Barcelona a Mataró en

1848 de 28,4 km. inaugurada el día 28 de octubre, todavía hoy en uso. A partir de esa fecha se producirá una rápida expansión con la construcción de numerosas líneas de ferrocarril de ancho ibérico, la siguiente línea en inaugurarse fue el día 9 de febrero de 1851 entre Madrid y Aranjuez (48,1 Km). En el año 1958 se creó entre otras la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, y fue en el año 1941 cuando se nacionalizó todas las compañías de ancho ibérico creándose la RENFE y el 1 de enero de 2005 esta desapareció y fue sustituida por dos nuevos organismos: Administrador de infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Renfe Operadora. Y el 20 de Julio de 2012 se incorporó a estos mismos organismos la Red de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). La llegada del ferrocarril allanó los caminos y permitió los traslados de manera más rápida y confortable que los demás medios disponibles.

En principio los trenes funcionaban con carbón y se movían por el vapor del agua, echando humos, después vinieron los de propulsión a gas-oíl, y a continuación de los de electricidad.



Guardia Civil Deleitosa (Cáceres) colección *Spanish Village* de Eugene Smith. Revista LIFE Año 1950

4. LA GUARDIA CIVIL, Es el primer cuerpo de seguridad pública de ámbito nacional en España. Fue fundado por el II Duque de Ahumada, Francisco Javier Girón y Ezpeleta el 13 de mayo de 1844.

Desde sus principios la **Guardia Civil** fue popularmente reconocida y admirada por sus numerosos servicios de auxilio y ayuda a la población en toda clase de catástrofes y desgracias, adquiriendo el título de "**Benemérita**" al serle concedida al Instituto la Gran Cruz de la Orden Civil de Beneficencia, con

distintivo negro y blanco, en reconocimiento oficial por los servicios prestados a la sociedad por Real Decreto número 2.088 de 4 de octubre de 1929.



Pareja Guardia Civil, en servicio de escolta de tren

5. CREACIÓN DEL SERVICIO DE ESCOLTA DE TRENES.

El primer reglamento para el servicio no le señalaba a la Guardia Civil cometido específico en los tendidos de ferrocarriles, puesto que entonces estos se encontraban en fase embrionaria. La reforma de la cartilla en 1852 fue un anticipo al disponer en sus artículos 34 al 37 que se

establecieran vigilancias en las vías férreas, que se diera seguridad a los pasajeros y auxilio a los viajeros que hubieran tenido algún accidente y por último que se extremase la vigilancia en los pasos a nivel y puntos peligrosos.

En la década de los sesenta el ferrocarril experimenta una considerable progresión. Los tentáculos de hierro de distienden hasta formar el esqueleto de las comunicaciones nacionales. La red radial y de término, así llamada por su arranque en Madrid, alcanza en 1865 los 4.835 kilómetros. Y medida que se fue extendido, el número de robos y asaltos fue en aumento. Por este motivo, el Ministerio de Gobernación de acuerdo con el de Fomento y Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles, y oída la Dirección Gral. De la G. Civil, dictó una Real Orden el 6 de mayo de 1866 por la que se instituía el servicio de escolta de trenes. Estas quedaban compuestas por tres guardias en líneas generales y dos en las provinciales. Cuando la plantilla y las circunstancias del servicio lo permitían se custodiaban también los trenes de mercancías. Las misiones consistían en impedir la perpetración de delitos, dar protección a los viajeros y empleados y prestar auxilios a quien los necesitase. Todo según el más estricto reglamento, que señalaba con rigor la forma de realizarlo en los artículos del 97 al 109: "*En cada parada los guardias se asomarán por la ventanilla del tren, uno por cada lado y en cada estación recorrerán los vagones para ver si algún viajero necesita auxilio*". El artículo 100 decía: "*Si se intentase algún robo, atacará a los criminales sin contar su número, dejando siempre bien puesto el honor de las armas y el bueno b de esta Institución*", Quedaran así sin paliativos cubierto el servicio en los incipientes ferrocarriles españoles, con la impronta característica que la Guardia Civil imprimía a sus actuaciones.

Estos servicios dejaron de prestarse alrededor del año 1980.

6. LAS CONDUCCIONES DE PRESOS.

Entre los servicios que efectuaba la Guardia Civil tras su creación, habría que destacar como de los mas ingratos, el relativo a la conducción de presos. Antes de que existiera el ferrocarril los traslados de penados eran una verdadera odisea, que complicaba el sistema penitenciario español de la época: depósitos correccionales para las condenas hasta dos años, cárceles peninsulares para delitos de hasta ocho años y presidios de África para penas superiores. Como consecuencia los guardias tenían que emprender con los reclusos, prendidos en la famosa "cuerda de presos" viajes de cientos de kilómetros a pie, sometidos a las inclemencias del tiempo y toda suerte de accidentes.



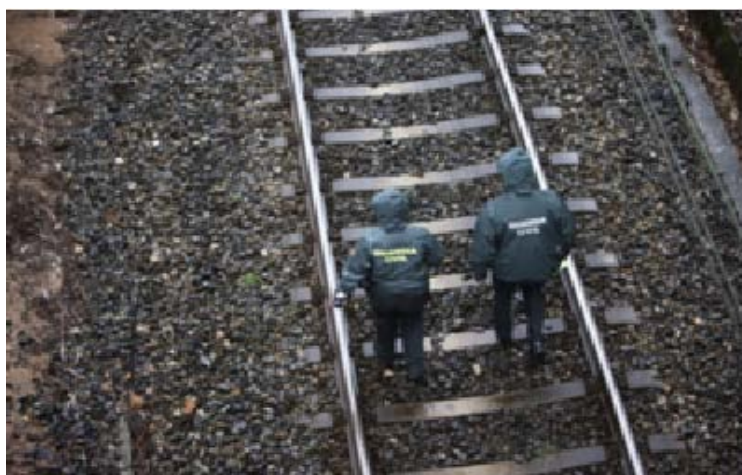
Cuadro al óleo de Joaquín Sorolla, conducción de una detenida por infanticidio. (Tren de Madrid a Valencia)

de madera, cartón o cuero, repletas de enseres.

Con la llegada del ferrocarril el servicio de conducción se presos empezaron a efectuarse por tren, lo que trajo mayor rapidez seguridad y comodidad, era típica la estampa de los guardias civiles en el interior del tren mezclado con viajeros más variopintos, desde mujeres que portaban canastos de mimbres con gallinas, ancianos con sus boinas, diteros, soldados uniformados, monjas, vendedores ambulantes y en definitiva todo tipos de usuarios, algunos cargados con varias maletas



Pareja de la Guardia Civil en servicio de vigilancia de la vía férrea, con motivo de la huelga de guardagujas. Sevilla 1932



Dos agentes de la Guardia Civil caminan sobre la vía en la estación de O Porriño, donde una mujer falleció tras ser alcanzada por un tren que cubría el trayecto Oporto-Vigo. Diario de Pontevedra. 27 de marzo de 2015.

7. OTROS SERVICIOS.

Igualmente se aprovecho la llegada del ferrocarril para las escoltas y protección de caudales, traslado de correspondencia, valijas y demás servicios de que requerían rapidez en sus traslados y realización.

Al mismo tiempo se realizaban servicios de vigilancia de las propias estaciones de tren, de las vía férreas y demás infraestructuras. Todo ello dieron lugar una serie de hechos relevantes de los que la intervención de la Guardia Civil por sus actuaciones a veces con heroicidad se convirtieron en históricos; no en vano debido a la prestación de estos servicios muchos miembros del Cuerpo fallecieron como viajeros de escolta del tren e incluso dieron su vida en las tareas de auxilio, por las catástrofes que tuvieron lugar a lo largo de los años, como se verá más adelante.

8. LA AGRESIÓN A DOS GUARDIAS CIVILES POR LOS PRESOS.

Este suceso ocurría el día **23 de octubre de 1908**; en el **tren mixto** que se dirigía a Sevilla desde Jerez (Cádiz) viajaban una pareja de Guardias Civiles en *servicio de conducción de presos*, trasladaban a tres individuos peligrosos: Juan Martínez Barragán "El Cojo de Bailén" 24 años, Laureano Conejero de 27 y Juan Gómez Rivera, "El Herrero de Utrera" de 23, que estaban condenados a nueve años de presidio.



Tren mixto, con locomotora de vapor MZA-701/740, construida por Maffei en 1903. Estacion sin edentificar año 1910.

El hecho ocurrió entre las estaciones de El Cuervo y Jerez, los presos obedeciendo a una consigna previamente convenida, aprovechando que le habían cambiado los grilletes de las manos a los pies para comer, se arrojaron súbitamente sobre los dos guardias arrebatándoles los machetes, con cuyas armas les hirieron repetidas veces hasta dejarlos por muertos.

Los criminales, con la misma rapidez se apodaron de las armas y municiones de la pareja, abrieron la portezuela del vagón y se lanzaron fuera de la vía.

La trágica escena fue tan rápida y tan intensa la emoción de los que la presenciaron, que nadie se movió de sus asientos hasta pasados unos minutos de la fuga de los malhechores, entonces algunos viajeros hicieron señales para que el tren se detuviera.

El tren parado....

Cuando se detuvo el convoy acudieron al vagón los empleados del tren y varios pasajeros prodigando todos los auxilios a los guardias que estaban sin conocimiento y arrojaban gran cantidad de sangre por las numerosas heridas que recibieron. Se determinó continuar hasta Jerez en donde los trasladaron a la Casa de Socorro.

Los guardias heridos se llamaban Antonio Rodríguez Márquez de 50 años y Jerónimo Ramírez Morón de 30 años, ambos presentaban numerosas heridas en la cabeza y otras partes del cuerpo de carácter muy graves. El Juez de Instrucción comenzó a tomarles manifestación a los testigos hasta que el Juzgado militar empezó a instruir el sumario.

Hubo un matrimonio que al presenciar la escena, el marido preso del pánico se arrojó del tren y su mujer se ocultó aterrorizada debajo del asiento.

El vagón fue separado del resto del tren, por cuyo interior la sangre corría en regueros, con astillas de madera levantadas por los machetes, los tricornios y mochilas de los guardias completamente destrozados, las esposas de los bandidos rotas y todo indicaba que había habido una lucha encarnizada. El guardia Marques logró recuperar su machete pues tenía el arma en sus manos al ser retirado moribundo. El estado de los heridos era tan gravísimo que le había suministrado la unción a uno de ellos; mientras tanto varias parejas a pie y a caballo de todos los puestos colindantes, Jerez, Los Arcos, Medina Sidonia, Puerto de Santa María y otros puestos de Sevilla y Cádiz habían sido movilizados por las campiñas y las sierras, asimismo se pasó aviso a los puestos de la provincia de Huelva para la vigilancia de la frontera portuguesa.

En la tarde del día 24 de octubre falleció el Guardia Rodríguez mientras su compañero continuó en estado muy grave.

Ese mismo día detectaron la presencia de los tres asesinos en un cortijo del termino de El Cuervo, propiedad de un tal Pascual Merello exigiendo dinero, comida y tres caballos, todo lo cual se les fue entregado bajo amenazas, de allí partieron hacia la Sierra de Gibaldín una zona de acceso muy complicado.

El viajero que se arrojó del tren en marcha presa del pánico, resultó ser un tal Pedro García Vela y fue encontrado herido e inconsciente, posteriormente apareció la mujer.

Apenas diez días después del incidente, «El Cojo de Bailén» y Conejero fueron apresados en Pedrera gracias a la actuación de dos guardas jurados que detuvieron a los fugitivos en una finca de la localidad. En sus declaraciones afirmaron que perdieron la pista del tercero, «El Herrero», en El Coronil. Conejero negó haber participado en la agresión ya que dijo haber saltado del vagón al verse libre de sus ataduras. Por su parte, «El Cojo» culpó de la agresión al «Herrero» limitándose el sólo a sujetar a los guardias civiles. En lo que sí coincidieron fue en la falta de premeditación en la huida.

El juicio y la detención del «Herrero». El Consejo de Guerra contra los dos detenidos comenzó el 25 de noviembre de ese mismo año y pese a los esfuerzos de los abogados defensores por evitar la condena a muerte de sus clientes, ambos fueron sentenciados a muerte por garrote vil. La ejecución se llevó a cabo el 22 de diciembre de ese año.

Dos días antes de la ejecución de sus compinches Juan Gómez Rivera, el Herrero, fue apresado en Alicante. En su declaración, culpaba de los hechos a sus compinches. El 24 de diciembre llegó el Herrero a Sevilla para esperar a la celebración del Consejo de Guerra que tendría lugar el 23 de enero de 1909, donde fue condenado, al igual que los otros detenidos, a la pena de muerte. La ejecución se llevó a cabo el 3 de febrero de ese año.



Portada del diario ABC de Sevilla, dando cuenta de las detenciones de Juan Martínez Barragán "El cojo de Bailén" y de Laureano Conejero Cano, que son conducidos por la Guardia Civil a la estación de ferrocarril de Pedrera para su traslado a Sevilla, el día 24 de diciembre de 2008.

9. EL CRIMEN DEL EXPRESO DE ANDALUCÍA. El crimen más sonado de los años de Primo de Rivera fue sin duda el del expreso de Andalucía, un doble asesinato cometido en dicho tren en la noche del **10 de abril de 1924**, en las personas de dos funcionarios de correos a los que eliminaron para robar las sacas que custodiaban.

Consistió en el asalto al vagón correo en el que viajaba toda la correspondencia que se dirigía a la capital andaluza y la que posteriormente se remitiría al norte de África incluidas, sacas precintadas recibidas en la frontera francesa vía Hendaya, con destino a Gibraltar y Tánger. Entre ellas, iba las pagas de varias compañías coloniales a sus empleados, eso quería decir dinero y valores por más de un millón de pesetas, de los de aquellos tiempos en el que las pesetas aún eran de plata.

El día, 10 de abril de 1924, quienes manejaban la correspondencia del coche correo eran, el oficial primero Santos Lozano León, de cuarenta y cinco años, y Ángel Ors Pérez, de treinta. Ors era alto, y un auténtico atleta. Estaba previsto que viajaran en el mismo coche hasta Córdoba, donde se separarían para continuar cada uno una rutas diferente.

En Aranjuez, donde el tren hacia parada, tres hombres se acercaron al coche-correo por el lado contrario al de los andenes con la intención de desvalijar el tren. José Sánchez Navarrete, de treinta y tres años, persona elegante y oficial de Correos, es el cerebro de la banda, conoce las costumbres del correo y sus normas de seguridad.

José María Sánchez Navarrete, homosexual, ha planeado junto con su amante José Donday, apodado el Pildorita, por su afición a las drogas, uno de los atracos que resultó ser un autentico desastre en la práctica, el perfecto ejemplo contrario al Asalto al correo de Glasgow que se llevaría a cabo 40 años después.

Al asalto se sumaron Honorio Sánchez Molina, que debió actuar como financiero de la empresa que llegó a ser candidato a concejal con los mauristas, (está visto de tener los partidos, sinvergüenzas entre sus concejales no es de ahora) y dos personas de los bajos fondos de la época, Antonio Teruel López, treinta y cinco años, y Francisco de Dios Piqueras, de treinta y cuatro años, gente de turbia procedencia, en contacto con los bajos fondos, sin profesión estable y ocasionales jugadores de ventaja, pero no delincuentes habituales, solo al filo de la legalidad, gente de garitos y prostíbulos y como tal viejos conocidos de la policía pero no fichados por no haber sido procesados nunca, que habían trabajado como crupiers de casinos y ahora estaban en paro, por el cierre decretado de los Casinos por la Dictadura de Primo de Rivera. Todos son jugadores y tienen deudas y estamos en una de las épocas en que más eficazmente se ha prohibido el juego en España

Navarrete apelando a su profesión de empleado de correos, consigue que sus compañeros les permitan introducirse como polizones en el coche correo simulando que quieren ir gratis a Andalucía. Tiene que entrar, con la colaboración de los empleados, por una ventana, porque la puerta del vagón de ese lado del tren no se abre. Poco después el convoy se pone en marcha y pasa un buen rato hasta pasado el pueblo de Castillejo, antes de que los ladrones se decidan a actuar.

Ha fallado el plan tenía previsto, que los ambulantes del tren correo cayeran narcotizado con un vino que les obsequian, que a tal efecto había preparado su amante José Donday, de mote "Pildorita", drogadicto y bisexual, pero que no hizo el efecto previsto, o no tomaron en suficiente medida los empleados de corros, aunque sí hizo retirarse a descansar a Ors, como solía hacerlo, pues hasta llegar a Córdoba, no tenía misión que realizar en el vagón correo.



Al fracasar el primer intento, de improviso, Antonio Teruel empuña unas pesadas tenazas de hierro de precintar las sacas de correo y sin previo aviso, atacó por detrás, descargando varios golpes mortales en el cráneo de Lozano, hasta estar seguro de haberlo matado. Después se dirige hacia la colchoneta donde duerme Ors y le descarga un golpe en la frente con las mismas tenazas.

De lo que posiblemente, pudo pasar tenemos una reproducción hecha en cera en el Museo de Cera que se encuentra cerca de la plaza de Colón en Madrid.

Ors consigue incorporarse y echarle las manos al cuello a su agresor, A Teruel esta acción le toma de improviso, en la pelea pierde las tenazas y golpea a su víctima con la culata de su pistola. Mientras tanto sus cómplices intervienen, entre los tres consiguen sujetar a Ors. Teruel le dispara dos veces.

Sin pérdida de tiempo, Navarrete, Piqueras y Teruel comienzan a abrir sobres y paquetes en busca de dinero y joyas. Pero en su nerviosismo olvidan abrir los envíos de mayor valor.

Los bandidos se preparan para saltar del tren antes de que el convoy entre en la estación de Alcázar de San Juan, donde tienen establecida una cita para su regreso a Madrid. Han recogido todo el dinero en metálico y joyas que han podido, son casi las once de la noche. Apagan los quinqués de trabajo del vagón y el farol de la parte central y esperan que el tren atraviere lentamente el paso a nivel de Quero, frente a las bodegas del Marqués de Mudela, y nuevamente por el lado contrario al de los andenes, descienden saltando por las ventanas y van al encuentro de, José Donday, "Pildorita", que le espera, no se le ocurre otra cosa, que con un taxi para llevarles a Madrid.

El tren continúa el viaje sin que se enteren de lo ocurrido hasta llegar a Córdoba, ni la pareja de la Guardia Civil que da protección al convoy, ni el periodista de sucesos Francisco Serrano Anguita, que tiene la suerte de viajar en el mismo tren en viaje de luna de miel y que será el que de primera mano dará la sensacional y sensacionalista noticia.

Llegados a Madrid, los asesinos se reparten el botín en casa de Antonio Teruel, en la calle Toledo. Navarrete se encarga de llevarle su parte al quinto

miembro del grupo y cerebro del golpe, Honorio Sánchez Molina, hombre de negocios que había sido candidato a concejal.

Descubierto el crimen en la estación de Córdoba provocan una delicada situación política. El encargado del puesto de correos dio parte a la Guardia Civil y seis números de la Benemérita hicieron acto de presencia con sus tricornos charolados. Un remolino de gente se apelotonó frente al coche-correo del expreso. Uno de los empleados del puesto de correos, al asomarse por la ventanilla, vio que todo estaba muy revuelto. El sargento de la Guardia Civil dio la orden para forzar la puerta y ver qué pasaba con los oficiales del servicio postal. Al llegar a la recámara de la valija, el sargento y el guardia se **encontraron un cuadro propio de la etapa negra de Goya.**

A uno de ellos le habían aplastado el cráneo y yacía boca arriba. Al otro, más joven y corpulento, **le habían disparado dos tiros.** Uno de los disparos se lo habían dado en el pecho, a quemarropa, y el otro en la boca. La valija con el dinero y las joyas había desaparecido: el tren había sido asaltado.

Como consecuencia de su actividad, dan con el chofer que trajo en taxi a los autores desde Alcázar de San Juan Indicándole el punto final del recorrido en la calle Toledo



Pueblonuevo del Terrible (Córdoba). El cómplice del crimen del expreso de Andalucía, Juan de Dios Piqueras, custodiado por los Guardias Civiles que le detuvieron, en abril de 1924

Los acontecimientos se precipitan el sereno de la calle Toledo, informa de una extraña actividad de esa noche de Antonio Teruel, personaje ya conocido por la policía, aunque sin ser delincuente habitual, e interrogan a Carmen Atienza, la esposa del sospechoso, a la que al dar unas explicaciones poco convincentes a la policía de lo ocurrido esa noche la trasladan a la comisaría.

Antonio Teruel oculto en la buhardilla de la casa ve llevarse a su esposa, sintiéndose acosado se suicida. El lunes 21 de abril de 1924, la portera de la finca, que nota luces y ruidos en el piso que debía estar vacío desde que los policías se llevaron a Carmen Atienza, da aviso a los guardias que fuerzan la entrada.

La policía encuentra el cadáver de Teruel con un tiro en la sien encima de la cama de matrimonio. En los tubos metálicos de la estructura de esa cama que es hueca, los investigadores encuentran escondido parte del botín del robo del tren Expreso.



Detención de Piqueras (con el rostro cubierto)

Pronto detienen el resto de la banda. Unos son detenidos en Madrid, otros en el ferrocarril en el que pensaban huir a Portugal y solo José Donday logra atravesar la frontera, pero se entregó voluntariamente en la embajada de España en Francia

Rápidamente se celebra un juicio sumarísimo, y se condena a muerte a José María Sánchez Navarrete, el funcionario de correos, Francisco Piqueras y Honorio Sánchez Molina, el “financiero” del golpe, mientras que a José Donday se libra de la muerte con unas penas de treinta años.

(Información extractada de la Hemeroteca de ABC 15/4/1924 y días siguientes)

10. ASALTO AL TREN DEL DINERO, POR EL MAQUIS. Tras desarmar a una pareja de **la Guardia Civil**, los maquis atracaron y se apoderaron de un botín de 750.000 pesetas. El 7 de julio de 1946 el tren de mercancías número 8.052, con seis unidades y su coche pagador en cola, entraba como siempre con retraso en la estación de Caudé, (Actualmente no existe esta estación) última parada antes de llegar a Teruel, a unos 17 kilómetros de la capital. La Agrupación Guerrillera de Levante y Aragón (AGLA), la guerrilla antifranquista más importante que tuvo el PCE en los años 40. Había elegido ese punto para ejecutar una de las acciones más audaces del maquis. Una decena de guerrilleros de la zona asaltó el convoy, desarmó a la pareja de guardias civiles que custodiaba el dinero y se apoderó de un suculento botín: 750.000 pesetas (806.250 euros de hoy en día) destinadas a pagar a los ferroviarios de la zona. Fue una de las acciones más audaces de los excombatientes republicanos.

No todos los pueblos de aquella España de postguerra disponían de sucursal bancaria, más bien un lujo solo al alcance de la gente que vivía en las ciudades. Lo normal, además, era que el sueldo se recibiera en metálico. De ahí la existencia de furgones especiales, dotados con algunas medidas de seguridad y vigilados por la Guardia Civil, que en recorridos itinerantes cumplían todos los meses con la rutina del pago.

Antes de la creación de 'la RENFE' (enero de 1941), las antiguas compañías ferroviarias disponían de vagones adaptados a esta tarea.

Más o menos, el tren llegaba a hora fija, según el propio relato de José Manuel Montorio, uno de los guerrilleros que participó en el asalto. El convoy lo formaban seis vagones de mercancías cerrados, uno de los cuales había sido habilitado como pagador. Este vagón estaba dividido en dos partes separadas por un tabique de madera en el que se había practicado una ventanilla y montado una puerta. Detrás se encontraba el pagador de la compañía.

En la otra mitad se habían instalado dos bancos corridos adosados a los laterales desde los que una pareja de la Guardia Civil, armada con fusiles y pistolas, vigilaba. Cuando se abría la puerta del vagón, los obreros y empleados del apeadero, que estaban esperando formando cola, subían y percibían el importe de sus salarios.

El maquis acampaba a bastante distancia de la población turolense, en el barranco del Regajo, cerca de Camarena de la Sierra, en plena sierra de Javalambre, en un paraje dominado por peñascos de rodeno y frondosos bosques de pino. Los sublevados prepararon el golpe durante meses y ataron los cabos precisos para el asalto. La orden del ataque había entusiasmado a la partida rebelde, pero mantenían la guardia alta para evitar que el acoso de la Guardia Civil acabara con sus expectativas. Los asaltantes estaban ya elegidos. Además de José Manuel Montorio ('Chaval'), participarían Florián García Velasco ('Grande'), Germán Amorrortu ('Manso'), Francisco Corredor Serrano ('Pepito'), De San Blas ('Juan'), Doroteo Ibáñez Alconchel ('Ibáñez'), Francisco Jurado ('Nelson' o 'Cojonudo'), Ángel Fuertes Vidosa ('Antonio'), León Quílez Quílez ('Perico') y Antonio Vargas ('Cubano').

Cada guerrillero tenía su tarea preasignada, como lo cuenta 'Chaval'. "Teníamos que robar un taxi. 'Manso', de chófer, simularía una avería en el auto y se quedaría esperando sobre la carretera; al vernos llegar pondría el motor en marcha. 'Grande' y 'Juan', en las oficinas donde concentraríamos a todos los empleados; 'Ibáñez' y 'Perico', de guardia sobre el andén; y 'Pepito', 'Nelson' y yo subiríamos al vagón mezclados con los obreros y, una vez desarmados los guardias, daríamos la voz de 'más madera', para advertir que todo iba bien y que 'Antonio' podía venirse para hacerse cargo del dinero. Se tenía pensado que el 'Cubano' participase también, pero tuvo que quedarse en el campamento porque le habían salido unos forúnculos que no le dejaban andar. Por si era preciso se señaló como punto de concentración el cerro de la Mora, próximo al rodeno de los Montes Universales".

Con algo de retraso, cosa nada inhabitual en esa época, el tren anuncia con un negro penacho de humo su llegada al apeadero de Caudé. Es un viejo mercancías con un vagón habilitado para pagaduría, al final de la composición. **Una pareja de la Guardia Civil** viajaba en su interior. Como ya habían comprobado anteriormente, el convoy debía detenerse en esa semidesértica estación, entregar la nómina a los ferroviarios de la compañía y continuar su marcha. Ningún testigo más. "Soledad y despoblamiento eran los aliados naturales de la guerrilla".

"Pusimos contra la pared a los ferroviarios que trabajaban en el apeadero, a los que amenazamos con nuestras pistolas. Mientras, dos hombres habían subido al furgón del tren. Pronto vimos salir a los guardias desarmados que preguntaban si había alguna novedad, ¡manos arriba! Les quitamos los uniformes. Había unos monos azules que les colocamos, y unas alpargatas. No hablaban. Era una escena tensa. Mientras, cogíamos los billetes destinados a la paga de los obreros. Dos macutos llenamos con ellos". (Andrés Sorel en 'La guerrilla antifranquista: la historia del Maquis contada por sus protagonistas'. Editorial Txalaparta, 2002.)

Encerrados en la oficina del jefe de estación, los guerrilleros mantienen una conversación precipitada con el pagador y empleados a los que intenta explicar los motivos de la lucha. Los guardias contemplan la escena en silencio, temerosos aún ante las armas que portan los asaltantes. "Les encerramos a todos juntos, amenazándoles con que, si abandonaban la habitación antes de dos horas, estallaría una bomba colocada en el exterior y sujeta a la puerta. No había tal bomba; solamente una piedra, como pudieron descubrir pronto. Pero muy tarde para alcanzarnos. Un auto, aparcado en la carretera nos esperaba. Con él buscamos los caminos del bosque. Después andaríamos horas hasta encontrar el campamento. Y allí un recibimiento apoteósico. 750.000 pesetas eran las arrebatas al tren del Central de Aragón". La noticia no sale en la Prensa.

Pocos días después, se toman medidas. El régimen designa gobernador civil al general Manuel Pizarro Cenjor el 28 de julio de 1947. Pizarro llegó a Teruel con el mandato expreso de Franco de sofocar el movimiento guerrillero, al igual que ya había hecho en León y Granada. Asumió plenos poderes civiles y militares, ya que, además de gobernador y jefe provincial del Movimiento, cargo que ocupó hasta 1954, era también jefe de la V Región de la Guardia Civil.

Un año después, la Guardia Civil y el Ejército asaltaron y desmantelaron definitivamente el reducto maquis tras un aparatoso despliegue de tropas. Frente a los 15 guerrilleros que ocupaban el campamento, las fuerzas gubernamentales disponían de 3.000 efectivos. Las fisuras en el roquedo permitieron escapar a todo el contingente guerrillero. Sólo un maquis murió a manos del Ejército.



Un grupo de ferroviarios cobra la nómina en la oficina de un tren pagador.

11. GUARDIAS CIVILES HÉROES EN EL INCENDIO DE UN TREN

11.2 Entrevista a Marcelino Viegas Galván Guardia Civil jubilado

A Marcelino Viegas Galván (Valencia de Alcántara, Cáceres, 1940) la vida le cambió el **10 de febrero de 1965**. Era uno de los pasajeros que viajaba en el tren correo núm.886 que cubría el trayecto entre Madrid y Barcelona. Su destino era Hecho (Huesca), donde iba a incorporarse a la comandancia de la Guardia Civil tras participar durante varios meses en un curso de formación en la capital de España. Pero nunca llegó a su destino. La fatalidad se cruzó en su camino. El convoy ardió entre las estaciones de Pinseque y Grisén, a 26 kilómetros de Zaragoza. «Más de treinta muertos y cerca de cuarenta heridos al incendiarse tres vagones del correo Madrid-Barcelona». Así tituló el periódico 'ABC' la información que publicó el 11 de febrero, un día después del accidente. «Según un mozo del tren, una colilla o una cerilla mal apagadas pudieron haber dado origen al siniestro. **Una pareja de la Guardia Civil**, de servicio en el convoy, evitó que se originaran más víctimas», añadía el diario.

A esta pareja se sumó **Marcelino**, que aquella noche ayudó a desalojar los vagones afectados y puso en riesgo su vida al regresar al tren para rescatar a una anciana. El techo, envuelto en llamas, se le vino encima. Como consecuencia de las quemaduras, estuvo en coma 15 días y permaneció durante seis meses hospitalizado. En 1975 aterrizó en Cáceres, donde reside en la actualidad. Está



casado, tiene dos hijos y cuatro nietos. Se jubiló en 1992, año en el que se extinguió el cuerpo de mutilados, en el que ingresó tras el accidente. Durante estas cuatro décadas a Marcelino le han llovido los reconocimientos.

-¿Qué recuerda de aquella noche?

-Fue horroroso. Había muertos por todos los sitios. Era un tren correo de aquellos coches antiguos que eran de madera. Salieron ardiendo las tres unidades penúltimas porque la última no era de madera y no se quemó. El mozo de tren, la pareja de escolta de la Guardia Civil y yo con mi poca experiencia colaboramos para que los muertos no fueran tantos. En un principio, la prensa se hizo eco de que había 36 muertos y otros tantos heridos. Pero, según la hoja de ruta del jefe de tren, fueron 96 muertos e infinidad de heridos.

-¿Usted viajaba en uno de los vagones afectados?

-Sí. Eran vagones de tercera e iban a tope. El tren partió a las diez de la noche de Madrid. Yo tenía que bajarme en una estación que hay antes de llegar a Zaragoza,

que se llama Casetas, para hacer transbordo. Calculo que tendría que haber llegado sobre las ocho de la mañana. Pero nunca llegué allí. Lo más curioso de todo es que yo no tenía que haber cogido ese tren. Tenía que haberme montado en uno que salía antes de Madrid y que era más rápido. Lo que pasa es que luego tenía que esperar en Casetas cuatro horas para coger el tren que subía al Pirineo. Por eso decidí coger el de las diez de la noche, para no esperar tanto ni pasar tanto frío en Casetas.

-¿Cómo ocurrió todo?

-Parece ser que de uno de los cojinetes del tren comenzó a salir fuego. Al pasar por la estación de Grisén, donde el tren no tenía parada, el jefe de estación intentó hacer unas señales al maquinista con el farol, pero el maquinista no le vio. Entonces, el jefe de estación llamó a Pinseque, que era nuestra próxima parada. Pero no llegamos. Nos quedamos a dos kilómetros y medio. Se incendió todo como una antorcha. Los tres vagones ardieron por completo.



-¿Qué pasó después?

-Yo escapé, pero regresé varias veces. Y una de ellas se me vino el techo ardiendo encima y me lancé como pude por un campo. Eran las seis y diez de la mañana, en pleno invierno, y estaba todo helado. Allí me socorrieron. Todo lo que no me cubría la ropa, se

me quemó. Después, estuve 15 días en coma.

-Podría haber salido ileso...

-Sí, pero regresé varias veces por el espíritu que nos habían inculcado y porque soy así de espontáneo para estas cosas. La gente se oponía a dejar sus pertenencias. Había gente que había salido del vagón y regresaba para recuperar sus maletas. Tuvimos que desalojar uno de los vagones casi por la fuerza. No eran conscientes del peligro que corrían.

-¿Qué tipo de quemaduras sufrió?

-Algunos periódicos de la época dicen que fueron de segundo grado.

-¿Qué secuelas le dejó el accidente?

-Después de pasar por diferentes destinos, tuve que pasar al cuerpo de mutilados. Además, he estado muchos años acordándome de aquello. Muchas noches sueño que estoy allí.

Condecoraciones

-En su vida hay un antes y un después del 10 de febrero de 1965...

-Todos los jefes se portaron conmigo maravillosamente. Ese mismo año me concedieron el premio Alfonso XIII al mejor servicio humanitario prestado y luego llegaron otros reconocimientos.

-Y ahora, 46 años después, le conceden una nueva distinción. ¿Cómo le ha sentado el homenaje?

-Es un reconocimiento que ha partido de la Asociación de Antiguos Alumnos de los Colegios de la Guardia Civil. Fue un acto muy bonito.

El Consejo de Ministros aprueba la orden por la que se concede la **Gran Cruz de plata del Mérito Militar con distintivo blanco al guardia primero Fermín Vallejo Hernández** y guardias segundos Damián Peña Machín y Marcelino Veigas Galván, del Cuerpo de la Guardia Civil, por su actuación en la catástrofe ferroviaria de Grisén. También recibieron la Medalla al Mérito en Seguro, Medalla de Sufrimientos por la Patria e ingreso en la Orden Civil de la Beneficencia.



Fotografía en la portada del diario LA VANGUARDIA de Barcelona de fecha 12/02/1965 donde parecen los Guardias Civiles Fermín Vallejo y Damián Peña, que con gran exposición de sus vidas, salvaron a muchos viajeros entrando y saliendo varias veces de los vagones incendiados.



Fotografía de la portada del diario LA VANGUARDIA de fecha 09-04-1965, relativa al homenaje que se le brindó a los Guardias Civiles que se distinguieron en el accidente ferroviario de Guisén (Zaragoza); suceso que ocurrió el día 10 de febrero del mismo año, con el trágico resultado de 34 muertos y 33 heridos graves.

12. ACCIDENTES FERROVIARIOS OCURRIDOS EN ESPAÑA.

12.1. Estadísticas. Desde la implantación del ferrocarril en España hasta Junio de 2015, se han contabilizado en nuestro país, más de 3500 accidentes con víctimas de pasajeros del propio tren, alrededor de 160 con víctimas también ocurridos en pasos a nivel y una decena aproximada por otros motivos (arrollamiento por material rodante, etc), según datos recogidos entre otros de la página Web de la Federación Castellano Manchega de amigos del Ferrocarril. (<http://www.fcmaf.es>.)

12.2. El primer accidente de ferrocarril con víctimas contabilizado en España, ocurrió el día 28 de noviembre de 1852 en las inmediaciones del kilómetro 4 del ferrocarril Madrid-Aranjuez, (inaugurado el año anterior) punto de su trazado que se hallaba situado en aquella fecha en el municipio de Vallecas, entre el Cerro Negro y el antiguo puente por el que dicha línea salvaba el canal del Manzanares, y actualmente enclavado en el municipio de Madrid. Murió el fogonero D. Manuel Ortega y resultaron heridos graves otros tres miembros de la dotación del servicio.

12.3. El accidente más grave ocurrido hasta la fecha en España, tuvo lugar a las 13,16 horas del día 3 de enero de 1944 en Torre del Bierzo, provincia de León en la línea Palencia-Ponferrada, km. 228,600.



Locomotora del tren carbonero y máquina de maniobras, al otro lado del túnel, fotografiadas entre el 3 y el 6 de enero

Consistió en doble choque en el túnel situado a la salida sentido a la Coruña, entre el tren expreso 421 Madrid-Coruña y el mercancías carbonero 7442, debido a un fallo en los frenos de la locomotora del expreso. El expreso tenía que pararse en la estación de Albares. El Jefe de dicha estación telefoneó al de Torre para avisar de que el tren había perdido los frenos y éste dio orden de colocar traviesas en la vía para descarrilar el convoy, pero no hubo tiempo y el tren paso de largo la estación yendo a chocar dentro del túnel con una composición formada por una locomotora y cuatro vagones que realizaba maniobras, produciéndose un aparatoso incendio de varias unidades tanto del corte de maniobra como del tren correo así como otros vagones que quedaron materialmente aplastados, todos ellos eran de madera y el incendio pudo deberse a la rotura de los depósitos de gas para alumbrado de los coches.

Se desconoce en número exacto de fallecidos, el balance oficial fue de 78 muertos y 73 heridos, si bien muchas fuentes coinciden en que el número de víctimas fue mucho mayor y se ocultó por circunstancias políticas del momento, algunas fuentes citan incluso cifras de hasta 500 muertos, la mayor parte de ellas dentro del túnel, pero también hubo varios viajeros muertos al arrojarse del convoy en marcha y entre la tripulación del carbonero y del corte de maniobras. En el Libro Guinness de los Récords figura como una de las mayores tragedias ferroviarias de la

historia, con un balance de 500 a 800 víctimas.⁵ John Marshall, autor del libro Rail facts and feats, ofrece también la cifra de entre 500 y 800 muertos y lo sitúa como el tercer accidente ferroviario con más víctimas del mundo.



Adelino Ardura vivía en Torre del Bierzo, donde trabajaba como chófer y era aficionado a la fotografía. En enero de 1944 y con una cámara traída de Ceuta, tomó las únicas imágenes que han trascendido del mayor accidente ferroviario de la historia de España

http://www.diariodeleon.es/galerias/revista/imagenes-tragedia-ferroviaria-hace-70-anos-torre-bierzo_43561.html?mosaico=off&inicio=5

Panorámica de la Estación de Torre del Bierzo donde ocurrió el accidente



Soldados del Ejército trasladando feretros



Túnel numero 20 humeante donde se produjo la tragedia, actualmente ya no existe, fue desmantelado entre 1985 y 1987

A continuación se va a reseñar por orden cronológico de fechas, crónicas gráficas de hechos que sucedieron en su día, en las que la participación de la Guardia Civil fue fundamental y de los cuales dan fe las fotografías o noticias de prensa.

13. LA TRAGEDIA DE TORREMOLTALBO-CENICERO

(Texto resumido, de Andrés García de la Riva, De la Tragedia al Heroísmo)

13.1. Aquel viaje.

Era el día 27 de junio de 1903, las nueve de la mañana, en la estación del Norte en Bilbao, varias decenas de personas aguardan impacientes junto al andén principal la salida del tren Correo 160 (formado por una locomotora de vapor, 10 coches de pasajeros y 7 vagones, lo que hace un peso de menos de 150 toneladas) de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, con destino a Zaragoza, universitarios, comerciantes, indianos recién llegados de América, mendigos, obreros, agricultores, matrimonios acomodados, madres con hijos pequeños, Guardias Civiles de escolta de presos, empleados de Correos... todo el mundo va y viene en todas direcciones. El perfume de las señoras se mezcla con el humo de la locomotora, que a las nueve y cuarto emprende viaje con destino a Castejón.

El tren llega a Miranda de Ebro con nueve minutos de retraso, allí se apean una cuadrilla de jóvenes que con cánticos populares se dirigen a las fiestas patronales de Burgos. El convoy aprovecha la parada para incorporar otra locomotora a fin de imprimir más potencia y velocidad; nueve minutos más tarde el tren abandona las tierras de Castilla, San Felices, Haro, Briones, los apeadores riojanos se suceden, los maquinistas acumulan 18 minutos de retraso y el viaje discurre paralelo a la ribera del Ebro, el tren discurre por entre tonalidades ocres, doradas y verdes que visten los campos de viñedos, en un paisaje abrasado por el bochorno estival. Las huertas se encuentran desiertas a esas horas, sus labradores se protegen de la canícula y dormitan en el interior de las casamatas y a la sobre de cepas y matorrales. La actividad es inexistente; todo es quietud, silencio, siesta. Sólo las chicharras y los moscardones rompen la calma chicha con sus zumbidos: el tren avanza con premura y en pocos minutos, su avance vertiginoso y metálico se deja sentir en la población de Torremoltalbo. En la torre más alta, la familia de más abolengo, los Manso de Zúñiga a la sazón Condes de Hervías, se entrega a la sobremesa. Muy cerca, la localidad de Ceniceros es, a estas horas, un pueblo fantasma sumido en el sopor veraniego.

13.2. El terrible accidente

El reloj de la Iglesia de Ceniceros, marca las 3,15 horas de la tarde cuando se empieza a sentir la proximidad del tren. Una cuadrilla de segadores almuerza pan duro, tocino y vino. Los más tratan de echar una cabezada. Otros secan el sudor de su frente y una madre trata en vano de calmar los llantos de un bebé agobiado por el calor.

El convoy se aproxima veloz al puente de Torremontalbo (El puente, que fue construido mucho antes y que llevaba en uso bastantes años, se encontraba muy deteriorado según algunos habitantes de la zona. Este puente estaba constituido por un tablero metálico, formado por varias vigas arriostradas con diversos elementos tanto transversalmente como horizontalmente. Este tablero descansaba sobre pilas construidas con bloques de piedra); en los últimos seis kilómetros ha intensificado la marcha y ha recuperado ocho minutos. El viaducto lo recibe con una curva en pendiente descendente que habitualmente obliga a las locomotoras a cabecear unos segundos antes de estabilizarse. Sin embargo esta vez su balanceo dejos de disminuir, se hace más intenso y estridente. El puente tiembla con brusquedad creciente y un espantoso chirrido asola cada vagón, despertando a su pasaje y helando sus almas. El tren continúa su marcha infernal y el cuarto vagón pierde el equilibrio y se inclina hasta apoyarse sobre la barandilla izquierda destrozando su estructura de hierro y madera. Dentro el caos y la confusión se apoderan de los pasajeros. Los maquinistas alarmados también, fuerzan al máximo la potencia de las locomotoras para salir del puente antes de desplomarse sobre el Río Najerilla. El tirón provocado por este impulso rompe los enganches de la primera máquina que descarrila y avanza sin control más de 100 metros antes de detenerse. El golpe empuja a la segunda locomotora hacia la derecha. El convoy avanza desesperado. Cada metro ganado es vital; la tierra firme se acerca, pero el machón de salida se interpone entre el horror y el alivio y recibe el impacto de la locomotora, que lo descuaja brutalmente, volcando ésta fuera del puente. Los niños lloran, las mujeres gritan, los viejos rezan, **una madre, guiada por una intuición vital, arroja a su bebé y a su hija pequeña por la ventana.** Súbitamente la barandilla se derrumba y el cuarto vagón se precipita por el barranco hacia el río, arrastrando al vacío el resto de los vagones, su espeluznante estridencia recorre el valle varios kilómetros.

El resultado fue de **43 muertos además de 80 heridos, más un Guardia Civil fallecido en las labores de rescate, convirtiéndose en el segundo mayor accidente ferroviario acaecido en España hasta aquella fecha.**

13.3. El heroísmo de un pueblo

El estrépito movilizó de inmediato a todos los vecinos de la comarca. En Cenicero superior en el acto que el tren Correo había sufrido un accidente, todos sus habitantes se olvidaron de pronto cualquier quehacer y se encaminaron en masa al lugar de la tragedia. La sensación de que algo grave había ocurrido se contagió de alma en alma y la entrega personal y colectiva se instaló para quedarse en la localidad ribereña.

Un Guarda de campo del Conde de Hervías estaba esperando junto al puente el paso del tren cuando ocurrió el desastre, allí tuvo el desgraciado privilegio de contemplar in situ la magnitud de la catástrofe. Entonces el Guarda se apresuró a Torremontalbo y relató lo sucedido al Conde. Este se dirigió presuroso con algunos de sus colonos al lugar del siniestro y coordinó las primeras labores de auxilio a los heridos y a su vez envió mensajeros a caballo a las localidades próximas para pedir ayuda. El Párroco de Cenicero salió de inmediato para el puente. El alcalde de Cenicero convocó a toda la población, las campanas tocaron a arrebató y el pueblo se quedó vacío.

El espectáculo en el lugar era dantesco, los hierros se retorcían con horribles muecas y las astillas de todos los tamaños despedazaban la carne humana, los miembros amputados y los cuerpos irreconocibles se mezclaban con los gritos de socorro y aullidos de dolor, los regueros de sangre se diluían en la corriente del Najerilla, la nube de polvo y humo, la humedad del río y el calor imperante imprimían al paisaje un aspecto onírico y fantasmagórico.

Allí se destacó entre todos la señorita Concha de 20 años, la hija del conde, quien ayudada por tres criadas, se empleó a fondo socorriendo a los heridos y no dudo en despojarse de las enaguas para utilizarlas como vendas.

Otra persona que se destacó fue Baltasara Alonso, la mujer del peón caminero, que acababa de salir de casa con un cántaro y se dirigía a una fuente próxima a por agua. En cuanto se percató de lo ocurrido acudió con su jarra llena a hidratar a los accidentados. Casi desfallecida había acarreado ella sola más de sesenta cántaros. El párroco viendo que le era imposible officiar los últimos sacramentos a cada moribundo, optó por subirse a un promontorio próximo y desde allí procedió a dar la absolución general a todos los que se hallaban en el último trance vital. El conde repartía hachas, matillos y otras herramientas para liberar a los pasajeros. En aquellas primeras horas de la tarde el calor asfixiante aceleraba la corrupción de los cuerpos desmembrados y convertía en hedor insoportable el olor de la sangre y del pescado transportado por un viajero y que amenazaba descomposición. La atmósfera era irrespirable. Algunos perforaban cañas y las alargaban por entre los huecos del amasijo de restos hasta que eran alcanzadas por los heridos atrapados, así lograban beber un poco de agua para pailar su sufrimiento. Las crónicas de la época hablan de un empleado de Corroes que a pesar de resultar herido, se negó a abandonar la vigilancia de los paquetes que custodiaba. **El de un preso que viajaba escoltado por dos guardias civiles y que tras resultar éstos muertos**, se entregó a las Autoridades. La niña que fue arrojada por la ventana, fue acogida por el médico de Ceniceros y su hermano menor por un obrero, cuya mujer, con un hijo lactante lo amamanto hasta días después en que llegaron los abuelos y se hicieron cargo de ambos.

Y el heroísmo de Manuel Castor Aguirre el Guardia Civil cuya historia se describe a continuación.



14. EL GUARDIA CIVIL QUE MURIÓ POR AGOTAMIENTO.

(Textos del periódico diario “La Rioja”, 7 de julio de 1903 y del Catálogo de la Exposición “Héroes por accidente” escrito por Marcelino Izquierdo Vozmediano)



Era el marco ideal para una bonita catástrofe: puente sobre el río, ferrocarril, locomotoras tronantes, vagones de mercancías y de viajeros, vapor y fuego; exceso de velocidad, una curva y el río abajo discurriendo sobre pedruscos de grava. En los alrededores, Torremontalbo, con su castillo medieval y su conde incluido. Sucede el descarrilamiento, un jornalero lo barrunta y da la alarma, enseguida acuden gentes voluntariosas e inexpertas a rescatar a gentes malheridas o muertas. Auxilio para los atrapados en la trampa de hierro y madera que era el tren precipitado desde el puente sobre el cauce del Najerilla. El campo achicharrado de sol, la mies aún sin cosechar, los labradores bajan al río a socorrer a sus semejantes y también los poderosos: la resuelta Conchita Manso de Zúñiga, hija de los condes de Hervías, que tiene cerca casa y castillo, acude en socorro de los heridos y luego su padre, el conde de Hervías, con criados y jornaleros.

– ¿Y a éste qué le pasa?

Medio sentado, medio tendido, un hombre vestido con una guerrera yacía desmayado, cubierto de sudor y polvo. El individuo tenía aferrado en su mano un inconfundible tricornio, **era un guardia civil**. Se acercaron dos campesinos que colaboraban en los socorros.

–Este tipo lleva horas así, a ver si va a estar muerto– observó uno de ellos, que portaba un palo.

Aquellos dos lugareños se acercaron y sin ninguna delicadeza le hurgaron en la tripa. El hombre desfallecido parpadeó.

– ¿Le pasa algo?– le gritó el del palo.
Le respondió un quejido.

–Mira, míralo, muerto no está, se ha movido, abre un ojo.

Entonces, el cuerpo vencido se removió, abrió los párpados y musitó: “Agua, quiero agua”.

El del palo dio un respingo y dijo: “Llama a Isidrín, que lo reconozca”.

El de la vara se quedó observando al guardia, el otro fue en busca del tal Isidrín, el sanitario, para que examinara a aquel hombre casi muerto.

Isidrín, que era mozo de botica, ordenó: “Quitarle la guerrera, que no le dé el sol, está muy malo. Hay que bajarlo a Ceniceró cuanto antes”.

–No se preocupen por mí –susurró el guardia–, sólo quiero agua, me abrasa la sed.



Lo llevaron a Ceniceró y en el hospital improvisado aguantó su organismo unas horas.

Exhausto por los esfuerzos, consumido por la fiebre, el día 30 fue auscultado por un médico, a las tres horas otro doctor muy ilustrado aseguró: “*Este hombre está muerto*”.

En el listado de fallecidos por el descarrilamiento no figura *Manuel Castor Aguirre*, el **benemérito guardia civil** perteneciente al puesto de Badarán. El juez Santiago Verde, que procedió a la inscripción de las defunciones, contabilizó 43 fallecidos. Omitió al número 44, que correspondía al guardia muerto en acto de

servicio y que no era víctima directa del accidente ferroviario, de la catástrofe de Torremontalbo.

“El sufrido y valeroso guardia civil Manuel Castor Aguirre, perteneciente al puesto de Badarán, recibió en ese pueblo, el día 26 por la noche, la orden de sus jefes para marchar a San Vicente de la Sonsierra con objeto de formar allí una reconcentración que pudiese acudir, con motivo de las huelgas, a cualquier punto del partido judicial de Haro”.

Los 28 kilómetros del trayecto de Badarán a San Vicente los cubrió a pie bajo el sol abrasador de aquel comienzo de verano. *“Pensando en acostarse en su alojamiento de San Vicente, recibe, al anochecer de ese mismo día 27 la noticia del descarrilamiento, con la orden de acudir al puente Montalbo, a donde marchó al instante con 15 compañeros”.*

El guardia civil Castor Aguirre cubre a paso ligero el recorrido de estos otros 15 kilómetros, apurado por las trágicas noticias que le han comunicado sus superiores.



RESTOS DE LOS COCHES DESPRENDIDOS AL RÍO

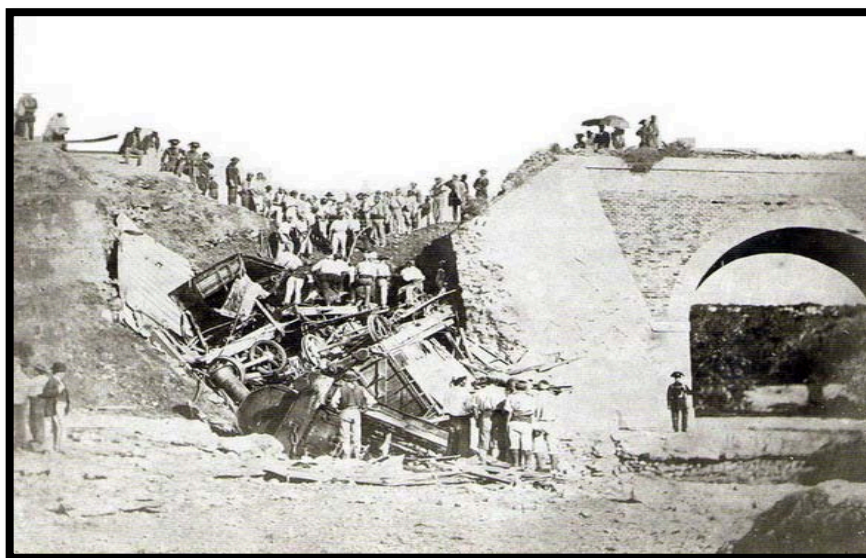
Pese al calor asfixiante dentro del uniforme, el guardia se incorpora a su misión nada más llegar al puente. *“Allí prestó servicio todo el día 28, la noche del 28 al 29 y toda la mañana del 29. Desfallecido, el guardia civil fue retirado a Cenicero, “casi deshecho”, pasó muy mala noche, pero no quiso molestar a los médicos, por la consideración de que estarían rendidos por su trabajo”.*

“La primera y única visita facultativa la recibió el día 30 a las seis de la mañana”.

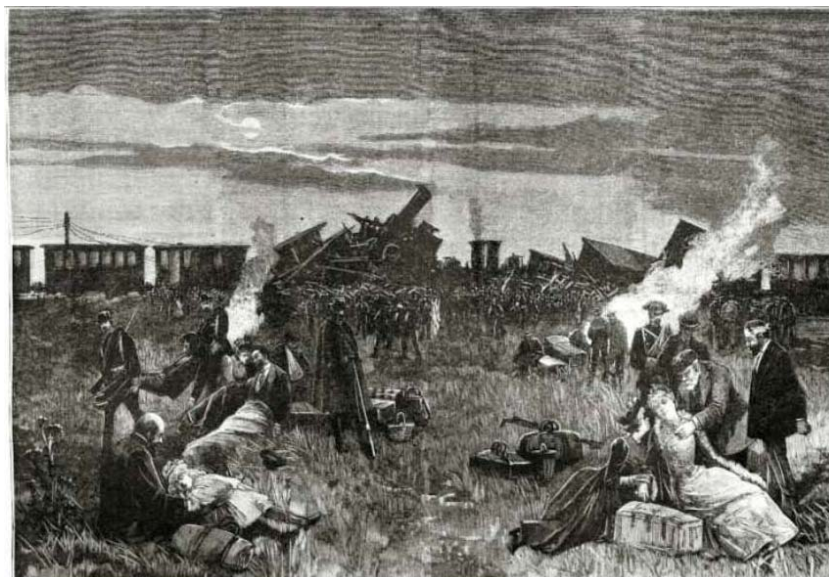
Tres horas después, el número de la **Guardia Civil Manuel Castor Aguirre** falleció víctima de la fatiga, sin ninguna herida aparente”.

Y añadía nuestro periódico: *“¡Admirable holocausto, que resalta mucho más imponderable comparándolo con la incuria y la inercia, la dejadez y el abandono en que el Consejo de la Compañía del Norte, propietaria del tren descarrilado y de la línea ferroviaria, ha estado sumido días enteros, sin procurar elementos de salvación, ni ayuda ni socorros de ningún género...”*

15. FOTOGRAFÍAS DE OTROS ACCIDENTES FERROVIARIOS CON PRESENCIA DE LA GUARDIA CIVIL.



15.1. Este posiblemente es el primer accidente ferroviario grave de la historia de España que fue fotografiado. Catástrofe ocurrida al tren expreso Barcelona-Valencia a las 23, h. del **07-09-1872** como consecuencia del hundimiento del terraplén inmediato al puente de S. Jorge a 2 km de L'Ametlla de Mar-Barranco de San Jorge (Tarragona) Km. 230,700, debido a una fuerte crecida del río por una fuerte tormenta de agua. Fallecieron 17 personas y 25 resultaron heridos.



15.2. Accidente ferroviario entre las estaciones de Burgos y Quintanilleja a las 23,30 horas del día **23 de septiembre de 1891**. Grabado Picolo, según apuntes del natural de Augusto Comas, hijo, viajero en el tren. (La Ilustración Española y Americana numero 36 de 30 de septiembre de 1891). Resultado del accidente: 15 personas fallecieron y 125 resultaron heridas



15.3. Un tren mixto perdió los frenos en la bajada de Artxanda en Bilbao a las 9,30 horas del día **07 de julio de 1894** y descarriló en Zurbarán en tramo curvo y con fuerte descenso, estrellándose a gran velocidad, con un trágico balance: 14 muertos y 17 heridos. **La Guardia Civil** se encuentra presente en misiones de vigilancia y protección del orden público.

DESCARRILAMIENTO DEL TREN EXPRESO DE ANDALUCIA



POSICIÓN EN QUE QUEDÓ LA LOCOMOTORA

15.4. Accidente ocurrido en Seseña (Toledo) el día **23 de diciembre de 1902**, en la línea Madrid-Sevilla, donde resultó herido el maquinista.



15.5. La guardia Civil da escolta en traje de gala. En el entierro de las víctimas del choque de los trenes que tuvo lugar en Irún, (Guipúzcoa) el día **13 de julio de 1913**, en el que se produjeron seis muertos y 26 heridos graves. El accidente se produjo en el interior de un túnel, uno de ellos un tren especial de viajeros que se dirigían desde San Sebastián a Irún para presenciar una corrida de toros. Fue una equivocación del Jefe d la estación de Irún, que dio la salida a un convoy estando la vía ocupada.



15.6. Accidente en las portillas de La Marga. El choque del tren correo del Norte, en el cruce de Cajo, con el tren de la Compañía Cantábrico ocurrió a las 10,45 horas del día **20 de octubre de 1917**, en el punto de cruce del F.C. del Norte con el Ferrocarril Cantábrico, se encontraba situado junto a las barreras del paso a nivel de la nueva carretera de Santander a Peña Castillo. La locomotora de Norte (3.105) colisionó con la Krauss Engerth del Cantábrico, nº 20 "Gornazo", y quedó cabalgada sobre ella. Murieron los dos maquinistas y hubo numerosos heridos.



15.7. Siete muertos y una docena de heridos, provocó el accidente del llamado «Túnel Nº 1» La Balanzona (Córdoba). Se produjo el día **23 de enero de 1920** en la línea que unía las localidades de Córdoba con Almorchón. El accidente se produjo por descarrilamiento de un tren mixto compuesto por la locomotora y veintiocho unidades, que perdió los frenos.



15.8. Un muerto y más de veinticinco heridos en Leganés. El accidente se produjo en la mañana del día **17 de abril de 1922**, sobre las nueve y cuarto de la mañana en la Línea Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara, por descarrilamiento del tren. A la familia del fallecido se le entregó 500 pesetas por el Gobernador Civil de la provincia.

Catástrofe ferroviaria en Córdoba.



Un aspecto del estado en que quedó el tren de mercancías destruido a causa del derrumbamiento de una trinchera entre las estaciones de El Várcar y La Solana, cuando iba a entrar en un túnel. Quedaron los dieciocho vagones empotrados unos en otros, en un espacio de veinte metros, y hubo numerosas víctimas.

15.9. El **26 de diciembre de 1932**. Un desprendimiento de tierras en el Vacar-Alhodiguillas (Córdoba) justo a la entrada del túnel núm. 8, de la línea Córdoba - Bélmez, provocó el accidente recordado como "Catástrofe de La Solana", con el resultado de 5 muertos y 3 heridos graves. Cubría la ruta Córdoba a Cabeza de Vaca, dieciocho vagones y la

locomotora cayeron por el terraplén.



15.10. Accidente que ocurrió el día **02 de septiembre de 1934.**

Consistente en arrollamiento de un tren de mercancías a un automóvil con el resultado de una persona muerta y tres heridos graves, que fue publicado en el diario ABC de fecha 6 del mismo mes.



15.11. El **15 de febrero de 1941** un violento huracán derribó un tren a su paso por el puente sobre el río Urola en Zumaya.

Un violento huracán, que en aquel mismo momento estaba atizando un incendio que destruyó buena parte del casco urbano de Santander, provocó uno de los accidentes más trágicos en la historia de los ferrocarriles del País Vasco. Un tren de viajeros de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, que circulaba con retraso precisamente por haber esperado el enlace con el



procedente de la capital cántabra en la estación de Ariz, circulaba sobre el puente metálico existente sobre el río Urola en Zumaya cuando la caída de un árbol sobre la catenaria lo detuvo. Poco después, una violenta ráfaga de aire volcó toda la composición y el furgón quedó colgando del enganche de la locomotora, los tres primeros coches cayeron a las turbulentas aguas de la ría, los dos siguientes a la vía del ferrocarril del Urola que accedía al puerto de Zumaya y, los cuatro últimos, quedaron volcados sobre el terraplén de acceso al viaducto. Solamente la locomotora, más pesada que los coches, permaneció, aunque descarrilada, sobre la vía.



15.12. Varios Guardias Civiles, presentes en el accidente ferroviario que tuvo lugar a las 9,11 horas del día **18 de diciembre de 1965** en Villar de los Álamos (Salamanca) en la línea Salamanca-Fuente de Oñoro, km. 35,200 donde fallecieron 34 personas y hubo 50 heridos. Se produjo por colisión del Surexpreso Paris-Lisboa y el Semidirecto Fuentes de Oñoro. La causa fallo humano del factor y el jefe de estación de Villar que permitieron el paso del expreso sin que hubiese llegado a la estación el tren de Fuentes de Oñoro. En este accidente **falleció también un Guardia Civil que efectuaba servicio de escolta.**



15.13. Un total de 76 a 80 muertos y más de 100 heridos se produjeron en el choque frontal de trenes el Ferrobús Cádiz-Sevilla y el Expreso Madrid-Cádiz, en El Cuervo, a 70 kilómetros de Sevilla, Km. 86,200. Ocurrió a las 7,36 horas del **21 de julio de 1972**. El expreso circulaba a 90 Km/h. y viajaban 500 personas aprox. El ferrobús llevaba unas 200 personas y lo hacía a 78 km/h. El ferrobús fue desplazado mas d trescientos metros y tres coches se desintegraron prácticamente, donde murieron casi la totalidad de viajeros, ya que en el expreso sólo fallecieron dos.



Otras fotografías donde se aprecia la presencia de miembros del Cuerpo de la Guardia Civil en labores de auxilio



15.14. A las 20,45 horas del **15 de julio de 1980**, se produjo el accidente del Talgo procedente de Barcelona en Torralba del Moral (Soria) cuando se dirigía a Madrid, al chocar con un tren de mercancías, se saldó con 17 muertos y más de 100 heridos, se produjo por un error de posición de una agua por corte de suministro eléctrico a causa de un fuerte tormenta.





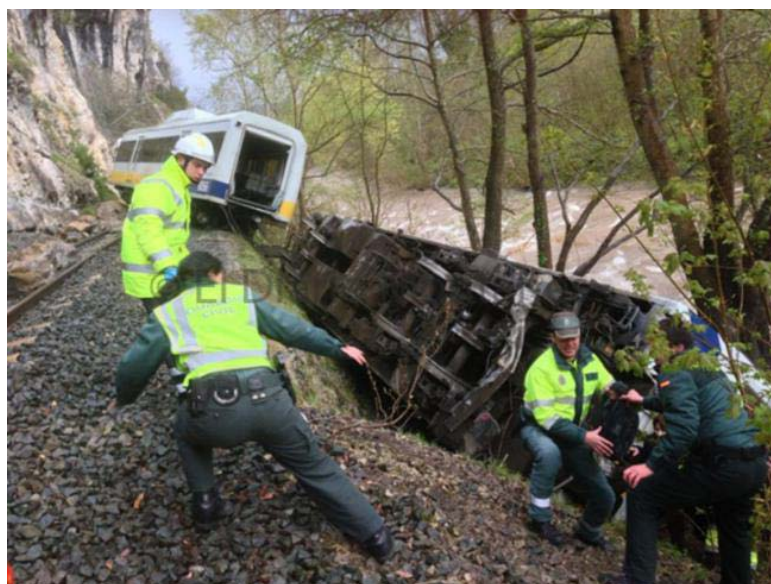
15.15. Intervención de la Guardia civil en el accidente ocurrido el día **24 de septiembre de 1980** en Xirivella (Valencia), paso a nivel cercano a la estación de Vara de Quart, entre ésta y la de Aldaia, km. 80,020, donde fallecieron 27 personas y otras 39 resultaron con lesiones diversas. Colisionaron el autobús de la línea regular suburbana matrícula V-220.262 y el tren que cubría el trayecto Madrid Valencia.



15.16. Intervención de la **Guardia Civil** en el accidente ferroviario ocurrido a las 13 h. del **día 25 de abril de 2007** en Valga (Pontevedra), línea Santiago -Carril - Pontevedra, con un balance de tres personas fallecidas ocupantes de un turismo, que cruzaba con la barrera dl paso a nivel levantada por fallo al subir antes que pasara el conovoy.



15.17. Intervención de **la Guardia Civil** para instruir diligencias por el accidente ocurrido a las 18 h. del **día 27-05- 2008** en Santa Cruz de la Zarza (Toledo) línea de Aranjuez-Cuenca, km. 36,950 con un balance de 1 muerto y dos heridos, al colisionar en un paso a nivel una excavadora y el tren regional que cubría la relación Cuenca-Madrid. No respetar la excavadora señales luminosas y acusticas al paso del tren

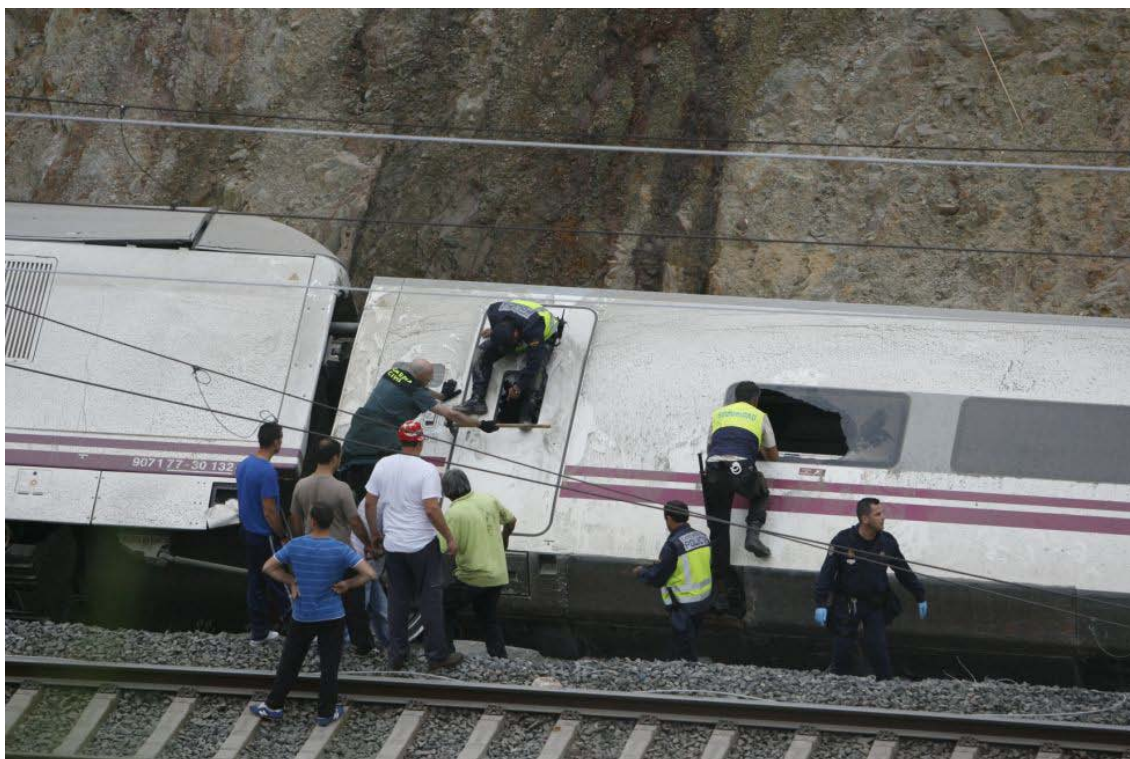


15.18. A las 18.10, del **día 05 de abril de 2013**, once personas resultaron heridas, al descarrilar un tren de cercanías de Feve entre las localidades cántabras de Golbardo y San Pedro de Rudagüera, debido a que arrolló unas piedras que cayeron de la ladera y que invadieron la línea ferroviaria. Guardias Civiles colaboran en las tareas de auxilio.

El accidente de tren de Santiago



15.19. El último drama ferroviario se produjo el **24 de julio de 2013** en Santiago de Compostela, en el que es el segundo accidente de tres con más muertos de la historia de España: 79 muertos y 71 heridos, de ellos 31 muy graves. La Guardia Civil gallega, destinada en el puesto de Yunquera de Henares, Elena Ausina Arrojo, que se dirigía a Galicia a visitar a su familia.



Guardia Civil en tareas de auxilio accidente del tren Alvia



Auxilio accidente tren Alvia



Auxilio accidente tren Alvia



15.20. La Guardia Civil inspeccionando la vía férrea del trazado Alicante a Murcia, donde se había producido el atropello por un tren de cercanías a dos jóvenes el **17 de octubre de 2012** a las 8,20 horas.



15.21. Accidente ocurrido a las 20 horas del día **27 de enero de 2014**, por a arrollamiento del tren que hacía el trayecto Irún -Vigo arrolla a una furgoneta atravesada en la vía en Salvatierra de Miño en un paso a nivel sin barreras. El conductor había abandonado previamente la furgoneta y fue localizado por la Guardia Civil que le efectuó la prueba de alcoholemia dando resultado positivo.



Accidente por atropello mortal a un joven de 15 años, ocurrido a las 9,- horas del día **25 de junio de 2014**, en Arbo (Pontevedra), en un lugar de zona arbolada La Guardia Civil, inspeccionando el lugar, haciéndose cargo de las investigaciones



15.22. Accidente ocurrido a las 11,40 horas del día **26 de febrero de 2015** en Vedra (Pontevedra), al ser arrollada una mujer anciana por un tren de mercancías.

16.- OTROS SERVICIOS



16.1. La Guardia Civil detiene a 4 personas por el robo de cable de la línea AVE Sevilla-Madrid afectando a la circulación de 6 trenes.



16.2. La Guardia Civil detuvo en Puente Genil a un joven de 18 años, vecino de Pinto (Madrid), como supuesto autor de numerosas faltas de deslucimiento de bienes, por pintar en diferentes lugares de la población, más de 40 graffitis.

17. OTRAS INTERVENCIONES DE LA GUARDIA CIVIL DE ANTAÑO.

17.1.

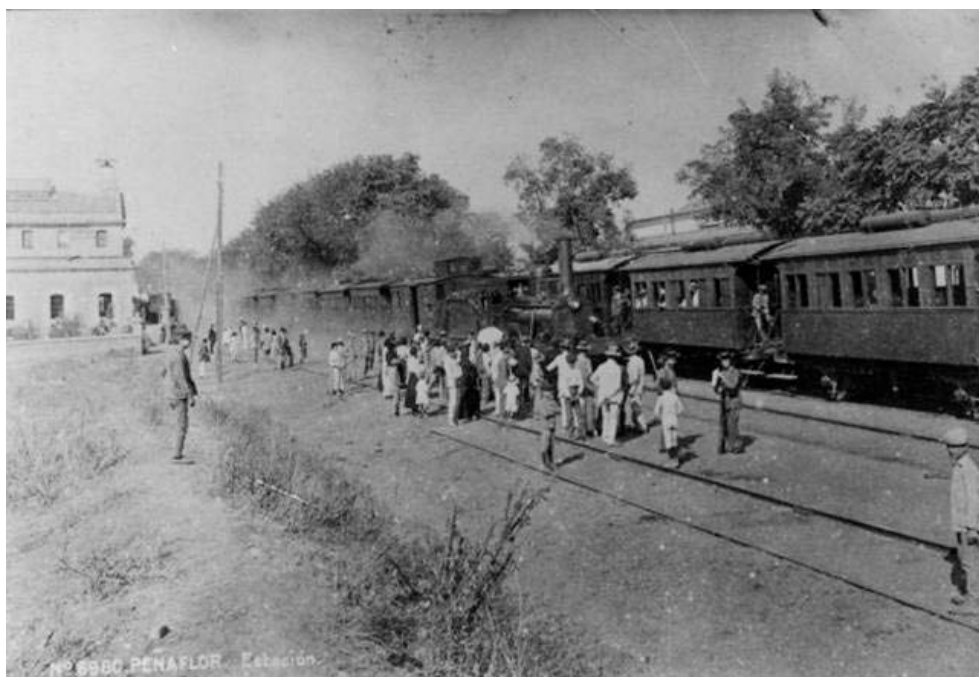


Finales del siglo XIX Personal, benemérita incluida, sobre una 040 del FC. TORRALBA SORIA

17.2.



Estación de ferrocarril de Málaga a principios de 1900, autor desconocido. En la parte izquierda de la imagen se aprecia la presencia se un Guardia Civil en el bordel del andén, que se apoya sobre su arma larga.



17.3. “El Carreta” como así llamaban al lento ferrocarril de vapor a su paso por Peñaflor (SE) año 1910, con la presencia de la Guardia Civil en el andén.

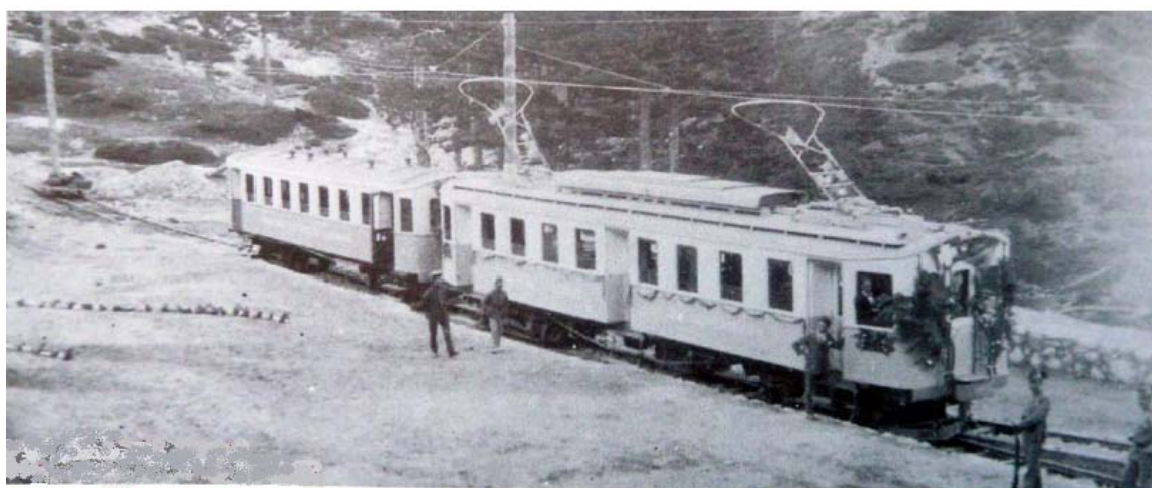


17.4. Soldados del 2º Regimiento de Ferrocarriles y algunos Guardias Civiles posan junto a la locomotora nº 6 "EL CUERVO"(tipo 0-3-0T. Mafei 1904) del FC. BUITRON a S. JUAN DEL PUERTO, enviados a Valverde del Camino para sustituir al personal ferroviario durante una huelga en el año 1920.

17.5



Tren remolchero del F.C de vía métrica Cariñena-Zaragoza en la estación de Maria de Huerva (Zaragoza) marzo de 1920



FERROCARRIL ELECTRICO DEL GUADARRAMA. Puerto de Navacerrada (Madrid), 12 de julio de 1923: la composición que acababa de rendir el viaje inaugural, coche motor nº 1 y coche remolque nº 2, dispuesto para el viaje de regreso a Cercedilla (colección Mariano Orozco).

17.6. Fotografía del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama en la que viajaba los reyes de España Alfonso XIII y Dña. Victoria Eugenia, con motivo de su inauguración el 12-07-1923, con la presencia de la Guardia Civil en servicio de protección de personalidades.



17.7. Año 1923 vigilancia estación de Ventras de Zafarraya (Granada)



17.8. Guardia Civil de caballería, en servicio de vigilancia de la Estación de Ferrocarril de Canfranc, año de 1929.

17.9.



30 de marzo de 1930, Carrera en cuesta de Montserrat en su quinta edición, la muchedumbre que ha acudido a ver la prueba deportiva se agolpa en el paso a nivel, que esta custodiado además del sempiterno perrito por un marcial Guardia Civil.



17.10. Pareja de la Guardia Civil de vigilancia e inspección de la vía férrea, año de 1950.



17.11. Sección de Guardias Civiles en la estación esperando coger un tranvía. Año 1955



17.12. La Guardia Civil en labores de vigilancia de las obras del ferrocarril de Guernica (Vizcaya) que se inauguró el día 16 de agosto de 1955.



17.13. Guardias Civil efectuando servicio de inspección de la vía férrea, con ocasión de amenazas terroristas de ETA. Este servicio se ha realizado en numerosas ocasiones debidos a las amenazas de organizaciones terroristas.

Año 1975



17.14 Pareja de la Guardia Civil, ocupando la cabina de una locomotora de vapor
(fotografía sin fecha y sin titular, año 1950)



Composición fotográfica aportada por mi amigo y compañero Limón.

IBLIOGRAFÍA.

Páginas de Internet.- Foro Guardia Civil, Federación Castellano Manchega del Ferrocarril, Hemeroteca de ABC y LA VANGUARDIA, citas que figuran en el cuerpo del escrito y otras páginas o medios diversos.

El presente documento tiene carácter privado sin ningún interés comercial o económico.

Se ruega la no publicación del mismo por ningún medio.