

TRAGEDIA EN LAS ALCUBILLAS. HORROR Y MUERTE EN LA LÍNEA FÉRREA GUADIX-ALMERÍA.

TRAGEDY IN LAS ALCUBILLAS. HORROR AND DEATH ON THE GUADIX-ALMERÍA RAILWAY LINE.

Santiago Pérez López

Centro de Estudios «Pedro Suárez» | santiagooperez2727@gmail.com

Recibido: noviembre de 2017 / Aceptado: diciembre de 2017.

Resumen

Las jornadas del 14 al 15 de noviembre de 1945 se relacionan con una de las tragedias más graves ocurridas en la historia del ferrocarril en España. Un tren de mercancías cargado con cítricos y pescado, procedente de Almería, chocó violentamente con el tren correo de Guadix en las proximidades de Gérgal. La personalidad de los desaparecidos y heridos, así como las extrañas circunstancias que envolvieron el suceso, provocó una investigación por parte de la jurisdicción militar ante las sospechas de un posible sabotaje.

Palabras clave

Tráfico comercial | Maquis | Renfe | Sabotaje | Ferrocarriles.

Summary

The 14th and 15th November 1945 witnessed one of the most serious disasters in Spanish railway history. A goods train carrying citrus fruit and fish from Almería, collided head-on with the Guadix mail train in the vicinity of Gérgal. The identity of the casualties, as well as the strange circumstances of the incident, suggesting sabotage, prompted an investigation by the military authorities.

Keywords

Commercial traffic | Anti-government activists | National Railway System | Sabotage | Railways.

INTRODUCCIÓN.

La línea Linares–Moreda–Guadix–Almería comenzó a gestarse en 1888, con un capital social de diez millones de pesetas, a instancias de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España. En julio de 1890 comenzaron las obras por la parte sur, terminándose cinco años más tarde el tramo entre Almería y Guadix. La línea completa se inauguró oficialmente en marzo de 1899. La llegada del ferrocarril al sureste de Andalucía había supuesto una larga y paciente espera, pero con su funcionamiento se abría un amplio abanico de posibilidades, comenzando con la aproximación entre personas y pueblos (Lara, 1995: 202).

El ferrocarril llegaba tarde y mal, por eso costó tanto arrancar como motor de desarrollo socioeconómico. El tráfico escaso, la incidencia de la Primera Guerra Mundial y la congelación de las tarifas del transporte de mineral, llevaron a la empresa promotora a arrendar la explotación de la línea a la Compañía de Andaluces. Finalmente el Estado se incautó de la línea a partir de 1936, unificando la red bajo una sola empresa, Renfe (Lara, 1995: 179).

La madrugada del 14 al 15 de noviembre de 1945 permanecerá unida a una de las tragedias ferroviarias más importantes de la España contemporánea. Un tren mercancías que había salido de la estación de Almería y un tren correo procedente de Guadix, chocaron en el kilómetro 211,3 de la línea Linares–Moreda–Guadix–Almería, en el paraje conocido por “Las trincheras de Zamora”, muy cerca de Las Alcubillas, anejo de Gérgal.

Las dimensiones de la catástrofe —decenas de desaparecidos y de heridos, así como las extrañas circunstancias que rodearon al accidente—, dieron lugar a múltiples conjeturas, incluida la posibilidad de un sabotaje perpetrado por la resistencia comunista, muy activa en estos años de la posguerra. No en vano los trenes aún iban escoltados por militares armados para evitar sabotajes y asaltos.

Tras el accidente, la jurisdicción militar se haría cargo de la investigación. Fueron procesados el factor de Gérgal José Lucas Molina; el de Fuente Santa, José Samper y los aprendices que tenían a su cargo. Todos, salvo José Lucas, quedarán en libertad sin cargos. Una vez concluida la investigación se descartará todo móvil político. La causa del accidente se debió a un trágico error del responsable de la estación de Gérgal. Además del error humano, se concatenaron una serie de circunstancias que multiplicaron los efectos devastadores de la catástrofe.

La investigación del siniestro ha propiciado también, que se valore en su justa medida el intenso tráfico ferroviario que soportaba la línea Linares–Guadix–Almería, y la importancia que ésta tenía como medio de distribución de los productos almerienses, especialmente el pescado y los cítricos.

LA LÍNEA LINARES-MOREDA-GUADIX-ALMERÍA: LAS DIFICULTADES DEL TRAMO GUADIX-ALMERÍA Y LA IMPORTANCIA DEL PASO DE FUENTE SANTA.

El tráfico ferroviario del tramo Guadix-Almería era uno de los más intensos de España. La Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, explotaba las líneas de Linares a Almería, de Moreda a Granada y los ramales de Alquife a La Calahorra y de Gérgal a la estación de Gérgal. La compañía orientó su negocio a atender las demandas de las compañías explotadoras del mineral de hierro, que les proporcionaba grandes beneficios.

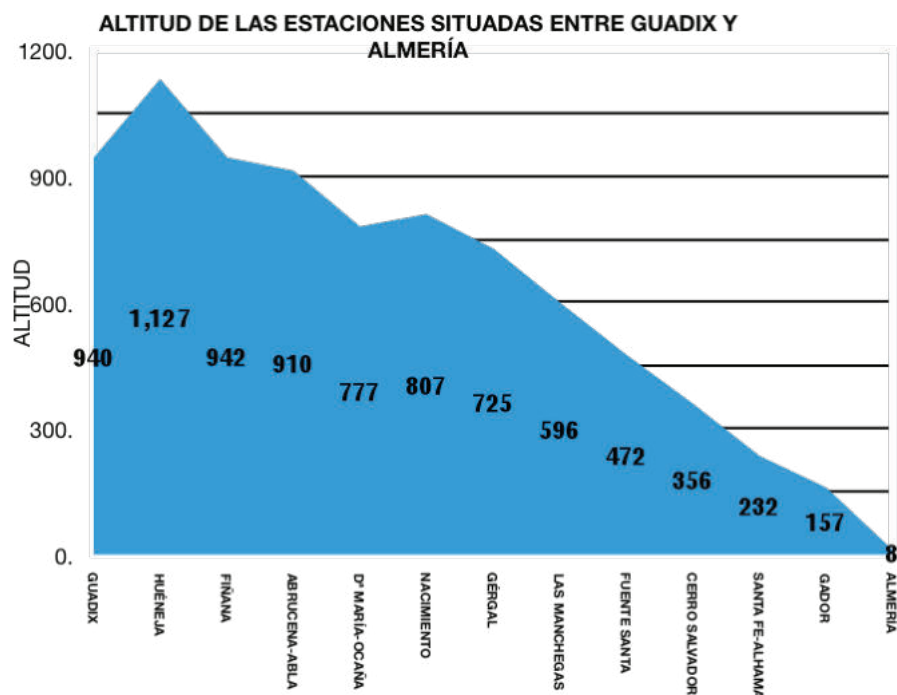
La línea soportaba un denso tráfico provocado por larguísimos y pesados convoyes de mineral de hierro procedentes de Alquife (cuatro millones de toneladas/año), y en menor medida de la sierra de los Filabres, con destino al puerto de Almería. El resto del transporte que se generaba, viajeros y mercancías en general, a pesar de su importancia, siempre fue secundario.

Una de las características fundamentales del tramo Guadix-Almería es la dureza de su trazado. Desde Almería, la línea va ascendiendo de manera continuada hasta llegar a la estación de Nacimiento (809 m), descendiendo de nuevo hacia Doña María-Ocaña para iniciar otro rápido ascenso hasta la estación de Huéneja (1127 m); desde allí sufría otro descenso continuado hasta Guadix. Un ferrocarril diseñado en un 70% sobre este tipo de terreno, presentaba unas dificultades técnicas verdaderamente importantes (Cuéllar, 2002: 15). La línea resultante era producto de un imponente trabajo ingenieril, hasta el punto que fue considerada como la de mayor dificultad orográfica de todo el territorio nacional.

Apenas transcurridos diez años de iniciar la explotación ferroviaria de la línea, la compañía Sur de España se encontró con un serio problema de fluidez, en el tráfico de trenes de mineral de hierro. Las fuertes pendientes existentes entre las estaciones de Santa Fe-Alhama (punto kilométrico 229,985) y Gérgal (punto kilométrico 208,790), donde se alternaban rampas de 25^{mils}, 27,5^{mils} y hasta 30^{mils}, amenazaban con colapsar la línea ya que los convoyes de mineral, empleaban una media de dos horas en recorrer los veinte kilómetros que separaban las estaciones de Santa Fe-Alhama y Gérgal. Entre ambas sólo había un punto de paso intermedio, Fuente Santa (punto kilométrico 219,622), lugar elegido para que los trenes que ascendían o descendían pudieran cruzarse sin peligro de colisión.

La electrificación de la línea podía reducir notablemente el tiempo que los trenes cargados de mineral empleaban para cubrir los veintiún kilómetros del tramo que unía Santa Fe-Alhama con la estación de Gérgal. También podría permitir mayor agilidad en los trenes de pasajeros y de mercancías.

En el mes de febrero de 1912 se puso en servicio el primer tramo ferroviario electrificado de la red nacional de vía ancha en España. Tenía 20,8 kilómetros de distancia y unía las estaciones almerienses de Santa Fe-Alhama y Gérgal.



La electrificación se realizó salvando ciertas reticencias, que hicieron que en el proyecto se especificase que este tipo de tracción sólo se aplicaría a los trenes de mercancías, siendo los de viajeros remolcados por las “más seguras locomotoras de vapor”. Debido a la recuperación de energía por los trenes descendentes que era aprovechada por los ascendentes, se planteó la necesidad de establecer una estación donde realizar los cruces, construyéndose la denominada Fuente Santa, eje clave para agilizar todo el tráfico ferroviario de la línea. Esta estación era la más aislada de la línea, dado que el acceso solamente se podía hacer por ferrocarril o empleando un vehículo apto para recorrer los diez kilómetros que la separaban del pueblo de Santa Fe, a través de la rambla del río Gérgal.

EL FERROCARRIL EJE DEL COMERCIO EN LA ESPAÑA DE LA POSGUERRA.

La línea férrea Linares–Moreda–Guadix–Almería era una de las más singulares de la red, debido a su trazado, su paisaje y su intenso tráfico. Soportaba uno de los tráficos más intensos de España, debido al mineral de hierro procedente de las minas de los Filabres y especialmente de Alquife. Una media anual de cuatro millones de toneladas de mineral de hierro, viajaban por tren desde Alquife hasta el puerto de Almería.

Además de las bondades del ferrocarril para agilizar el transporte de mineral de hierro, era también el medio perfecto para el intercambio de mercancías, precisamente en una época en la que el estado de las carreteras era muy deficiente. Por eso los municipios ubicados en el entorno de la línea férrea podían disfrutar de una serie de productos que, en otras circunstancias, hubiera sido muy complicado de obtener. Los trenes de mercancías procedentes de Almería transportaban todo tipo de artículos que llegaban al puerto, además de productos autóctonos como la naranja, el limón y la uva. Los trenes de mercancías transportaban productos de perfumería, mercería, muebles, embutidos, medicamentos o arenques a cualquier lugar de España. De la dársena almeriense salían diariamente miles de kilos de sardinas y boquerones, y en menor medida, de caballa. Su destino eran los municipios almerienses ubicados cerca del trazado ferroviario, además de las provincias de Granada y Jaén. En ocasiones el pescado llegaba incluso a municipios de Córdoba y sur de Ciudad Real. El día del accidente, los 34 120 kg de pescado que llevaba el tren de mercancías, tenían como destino diecinueve municipios granadinos –Guadix y Baza entre ellos–, además de otros veinticuatro municipios jiennenses, entre los que se encontraban Baeza y Linares.

EL TREN CORREO 1802 Y EL MENSAJERO 6831, TRISTES PROTAGONISTAS.

El tren correo número 1802 con dirección a Almería había hecho su último gran acopio de pasajeros en Guadix. Lo componían siete unidades: máquina, furgón de cabeza, coche mixto primera–tercera categoría, dos coches de tercera, furgón de correspondencia y furgón de cola. Tenía un peso de 162 toneladas e iba remolcado por la locomotora 2003 procedente del depósito de Málaga. La conducía el maquinista José Melero Hernández. Los vagones llevaban una alta ocupación de pasajeros. También viajaba un nutrido grupo de soldados que se incorporaban a los cuarteles de Almería, guardias civiles en tareas de vigilancia y personal de Renfe. Según el testimonio de José Cecilia, revisor del tren correo, las personas que viajaban en el tren llegaban a las trescientas.

El mercancías 6831, denominado “El mensajero” o “El uvero”, estaba compuesto por quince unidades y tenía un peso de 221 toneladas. Transportaba más de 300 barriles de uva con destino a Sevilla, mercaderías de todo tipo y 34 120 kg de sardinas, boquerones y caballa con destino a los mercados de medio centenar de municipios. Iba remolcado por la máquina 2013 procedente del depósito de Guadix, cuyo maquinista era el señor Rodríguez Morente. A la cola iba engarzada la locomotora 2026 procedente también del depósito de Guadix, conducida por el señor Martos. En el tren mercancías no viajaban pasajeros, solamente el personal necesario para cubrir la ruta.

EL IMPACTO.

En la madrugada del 15 de noviembre ambos trenes (el correo y el mercancías) debían cruzarse en el paso de Fuente Santa. Sin embargo el tren correo arrastraba un retraso de una hora y veintitrés minutos. Por esta razón los responsables de las estaciones de Gérgal (Félix Gago Morales) y Fuente Santa (Francisco Samper) acordaron vía telefónica que el cruce entre ambos convoyes tendría lugar en Gérgal, de esta manera no se perdía más tiempo. Como era preceptivo, esta modificación tenía que recogerse en el libro de telegramas, que estaba a disposición en las estaciones de la red. A las 00:23 h del día 15 de noviembre, “El uvero” reanudaba su marcha en Fuente Santa con dirección a Gergal, en el trayecto debería emplear unos 42 minutos a una velocidad media estimada de 25 km/h. De otra parte, el tren correo 1802 procedente de Guadix había llegado a Gérgal a las 1:02 h. El factor José Lucas Molina, que momentos antes había sustituido al jefe de estación Félix Gago Morales, le daba salida dos minutos más tarde; sin avisar a Francisco Samper ni esperar la llegada del tren de mercancías, que estaba prevista en poco menos de cinco minutos. Obviamente, en estas condiciones, el cruce entre ambos ya no se podía producir en Gérgal. Lucas Molina no debió autorizar la salida del correo 1802 hasta la llegada del mercancías 6831, para el cual había dado vía franca.

José Lucas Molina ordenó a José Melero Hernández, conductor de la locomotora, reanudar la marcha con dirección a Fuente Santa. La velocidad del tren correo era de 55 km/hora. Tras recorrer unos tres kilómetros, a la salida de una curva, el maquinista distinguió un reflejo, concluyendo que se acercaba en dirección opuesta otro tren. Ante la inminencia del choque reaccionó utilizando el freno hidráulico, pero ya era tarde debido a la cercanía del otro convoy. José Melero recibió un fuerte impacto, que le provocó múltiples heridas, especialmente en la cabeza, perdiendo el conocimiento.



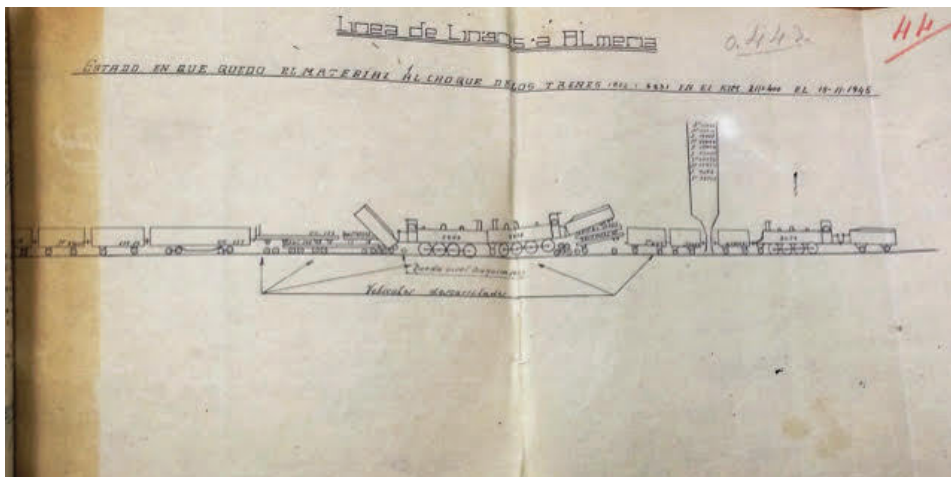
Estado en el que quedaron los vagones tras el choque.

Según los informes emitidos por el personal de Renfe y la Guardia Civil, el vagón mixto de 1ª y 3ª clase se empotró contra la máquina del tren correo; otras unidades empujadas por la inercia, pasaron por encima de las que le precedían, llegando a alcanzar los cables de electricidad. Tras el impacto, el fuego se extendió rápidamente, ayudado por la línea de alta tensión y por una partida de aceite clandestino que aceleró la combustión¹.

El fogonero de la locomotora, José Medina Fernández, fue bastante explícito en sus explicaciones posteriores:

“El tren partió de Gérgal con todas las señales reglamentarias, tocó el silbato el jefe de estación, a continuación utilizó la cornetilla el jefe de tren y después de haber hecho el maquinista las señales con el silbato, partió con dirección a Fuente Santa; que recorridos unos dos kilómetros a la salida de una curva y entrada a una trinchera observó el ruido de una locomotora a unos diez metros de distancia que se echaba en sentido contrario, disponiendo solamente de tiempo para prevenir al maquinista y afianzarse a la viceversa del sillón de su lado, originándose en el acto la colisión y recibiendo un fuerte golpe a consecuencia del cual quedó conmocionado, y no recobró el conocimiento hasta ser conducido a un furgón.”²

Tal y como declaró Pedro Ortega Parra, guardaguas de Gérgal, la voz de alarma la dieron varios pasajeros del tren correo que llegaron andando a la estación en busca de auxilio. De inmediato el caos se apodera de la estación. Ortega fue a comunicarlo al factor José Lucas, pero éste ya se había marchado. Momentos antes, José Samper, responsable de Fuente Santa, le había pedido información



Croquis del estado en el que quedaron las máquinas tras el impacto.

1. Archivo del Juzgado Togado Militar Territorial 23 de Almería (AJTMA). *Informe que emite el inspector de explotación de ferrocarriles y teniente de la E.C.H. de Ferrocarriles sobre choque de trenes 1802 y 6831 en el km 211+300, línea Linares-Almería, el día 15 de noviembre de 1945.*

2. AJTMA. C.Cr.1391. *Declaración de José Medina Fernández (Gérgal, 17 de noviembre de 1945).*

acerca de la llegada del mercancías y en este preciso instante, Lucas cae en la cuenta de su irreparable error. Por eso le colgó el teléfono y huyó de la estación de Gérgal, llevándose consigo 262,69 pesetas que había en la caja³. Algunos testigos declararon que se incorporó al servicio tras haber estado todo el día de matanza, hecho que pudo influir en su “olvido” para comprobar las instrucciones.

SITUACIÓN DANTESCA.

Superado el desconcierto de los primeros momentos, se extendió el pánico general entre los supervivientes, que horrorizados habían contemplado cómo sus compañeros de viaje fallecían, unos electrocutados y otros abrasados entre el fuego, sin poder hacer nada para socorrerlos. La situación que vivieron las víctimas fue apocalíptica: vagones en llamas, descargas eléctricas, gritos, escenas de dolor, pánico generalizado, heridos por doquier y un número indeterminado de pasajeros pasto de las llamas.

Todo esto provocó una desbandada masiva de aquellos supervivientes que podían valerse por sí mismos, alejándose del lugar del accidente y distanciándose del mismo para así ponerse a salvo de cualquier contingencia que pudiera producirse. Este alejamiento de la zona donde se había producido el siniestro, complicó la asistencia médica, incluso impidió evaluar con exactitud el número real de víctimas.

Los primeros en llegar al lugar de la tragedia fueron los vecinos de Las Alcubillas, quienes ayudaron al escaso personal de Renfe que había resultado ileso. Los vecinos, con gran valor cívico y desprendiéndose de sus ropas de abrigo para atender a los primeros heridos, pudieron lograr la evacuación completa del tren de viajeros y separar las últimas unidades del tren correo que quedaron en buen estado, evitando así la propagación del incendio. Los heridos fueron evacuados en las cuatro unidades del tren correo que pudieron salvarse. Tras recibir las primeras atenciones médicas fueron evacuados a la estación de Gérgal. A las seis y media de la madrugada, treinta y siete heridos eran trasladados en ambulancias e incluso en coches particulares al hospital provincial y otras clínicas privadas de la ciudad de Almería. Los cadáveres se llevaron al depósito judicial del cementerio de Las Alcubillas para practicarles la autopsia.

El más afectado fue el vagón de pasajeros mixto primera-tercera donde quedaron carbonizados once cadáveres: tres mujeres, un niño y siete varones. En las horas siguientes fueron localizándose nuevos cadáveres. En la máquina del mercancías apareció el cuerpo del fogonero Antonio Varón Rodríguez de 26 años, vecino de Guadix. Igualmente empotrado entre los restos del furgón de cabeza y la primera unidad del tren de mercancías, se localizó el cuerpo del mozo de tren Francisco Pérez Pérez, vecino de Gádor. A las 17:30 h fue localizado el cadáver de Ramón García López, era el jefe de tren del mercancías y vecino de Arboleas.

3. *Ibidem*. Declaración de Pedro Ortega Parra (Gérgal, 15 de noviembre de 1945).

Posteriormente fueron hallados seis cráneos prácticamente calcinados “que corresponden a seis cadáveres independientes de los once esqueletos que en un principio fueron hallados por encontrarse a más de diez metros de la situación de los primeros”. Entre ellos parece que se encontraba una pareja de los guardias civiles que escoltaban el convoy, ya que junto a ellos aparecieron dos cañones de fusil modelo Nause.

BALANCE DE VÍCTIMAS.

A las 4:15 h de la madrugada ya estaban actuando los primeros auxilios sanitarios, junto con los operadores de la sección de vías y obras de la línea. Igualmente se pidió ayuda a Guadix para que enviase un vagón de apoyo. Renfe movilizó a todo el personal de Almería para que se incorporara al depósito de Santa Fe. Fueron necesarios para acometer las tareas de rescate un vagón electrógeno de alumbrado, grúas de gran potencia y los medios necesarios para que pudieran trabajar los sopletes.

TABLA 1.

NOMBRE	PROCEDENCIA
BARÓN RODRÍGUEZ, Antonio	Fogonero del mercancías.
CANO RODRÍGUEZ, Maximiliano	Cúllar (Granada).
GARCER REYES, Emilio	Almería, oficial de tráfico.
PÉREZ PÉREZ, Francisco	Gádor (Almería), mozo de tren.

Relación nominal de víctimas identificadas en el accidente. Fuente: elaboración propia.

La suerte que corrieron los aproximadamente 300 pasajeros que viajaban en el tren correo no quedó totalmente clarificada. Tras recabar la información oportuna por parte del revisor del tren correo, el juez de Instrucción del partido judicial de Gérgal adelantaba los datos siguientes: resultaron ilesas 146 personas que fueron trasladadas a Almería. Los heridos de cierta consideración ascendieron a 39, entre ellos los vecinos de Guadix Emilio Hernández Ocaña, Emilio Carvajal, Francisco Martínez Serrano y Antonio Alifa Sánchez. Se localizaron 22 cadáveres, de los que cinco se identificaron plenamente en el lugar del accidente; once cuerpos estaban totalmente carbonizados y seis cráneos semicarbonizados. Ninguno pudo ser identificado. En total sumaban 207. El resto, 93 personas entre pasajeros y trabajadores, se dieron por desaparecidos ya que las altas temperaturas alcanzadas durante el incendio previsiblemente los redujo a cenizas⁴. Del tren mercancías sólo hubo un superviviente, el mozo de tren Arcadio López Gómez.

4. El capitán de la Guardia Civil Florencio Zarco Almagro afirmó en su declaración que viajaba en el tren acompañado de su esposa, su hija Amelia y sus tres hijos Miguel, José Luis y Antonio. Refiriéndose a este último afirma creer que murió en el siniestro, como su otro hijo José Luis, aunque su cadáver aún no se había localizado (Almería, 16 de noviembre de 1945).

TABLA 2.

FERROVIARIOS	CUERPOS DE SEGURIDAD	SOLDADOS
CARMONA MESAS, Juan	DEL ROSAL FERRER, Guillermo	CARMONA GARCÍA, Juan
HIGUERAS GÓMEZ, Torcuato	GARRIDO RODRÍGUEZ, Benjamín	CARRILLO ARROYO, Juan
IBÁÑEZ LÓPEZ, Francisco	GÓMEZ OCAÑA, Pedro	GARCÍA CAYUELA, Fausto
LABARCA SÁNCHEZ, José	MONTERO FERNÁNDEZ, Manuel	GIMÉNEZ CARRETERO, Francisco
MARFIL GUIRADO, Juan	TRILLO FERNÁNDEZ, Tomás	HERAS AGUAYO, Manuel
MUÑOZ ARAGÓN, Juan		HERNÁNDEZ CRUZ, Felipe
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Manuel		HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Antonio
ROMERO DÍAZ, José		HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Juan José
		HERNÁNDEZ LÓPEZ, Joaquín
		HERNÁNDEZ MORENO, Antonio
		IBÁÑEZ IBÁÑEZ, José
		LAGUNA SÁNCHEZ, Antonio
		MAGÁN RUEDA, Antonio
		MARTÍNEZ CUESTA, Juan
		MARTÍNEZ LÓPEZ, Torcuato
		MORENO FORNIELES, José
SUPERVIVIENTE DEL TREN MERCANCÍAS 6831		
LÓPEZ GÓMEZ, Arcadio		

Relación nominal del personal superviviente (ferroviarios y militares) de la catástrofe ocurrida con motivo del choque entre el tren correo n.º 1802 y el tren mercancías n.º 6831.

Fuente: elaboración propia.

TABLA 3.

PAISANOS		
ABAD CORTÉS, Juan	GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Eugenio	MURCIA DE HARO, José
ÁGUILAS MARÍN, Robustiano	GUIL ALCARAZ, Antonia	NAVARRO FUENTES, Antonio
ALAMEDA NAVARRETE, Juan	GUIRADO SAHAGÚN, Manuela	NAVARRO FUENTES, Francisco
ÁLAMO MARTÍNEZ, Soledad	GUISO SABÚ, Francisca	NIETO BLANES, Dolores
ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, Carlos	HERNÁNDEZ ALONSO, José	ORTA CAMPOY, Ángel
ARANDA SOLA, Nicolás	HERNÁNDEZ CARRASCO, Antonio	ORTEGA LÓPEZ, Juan
BATISTA MANRUBIA, María	HERRERÍAS HERRERÍAS, Joaquina	PARRA SÁNCHEZ, José
BELVER GILABER, Juan	HIGUERAS MARTÍNEZ, Ana	PEÑALVER ORTIZ, Antonio
BUENDÍA ORLAND, Manuel	HIGUERAS MARTÍNEZ, Carmen	PEÑALVER ORTIZ, Isidro
BUENO GARCÍA, Encarnación	IBÁÑEZ MELERO, Antonia	POSTIGO ZURITA, José
CAMACHO TORTOSA, Matilde	JIMENO RODRÍGUEZ, José	QUINTANA RODRÍGUEZ, Isabel
CASTILLO UROZ, Isabel	LAO MORATALLA, Antonio	RAMAL GONZÁLEZ, Joaquín
CASTRO LASHERAS, Rafael	LÓPEZ BLANES, Juan	RAMÍREZ LUNA, Inocencio
COMPANY HANSA, Francisco	MAÑAS GARCÍA, Fernando	ROBLES ANDÚJAR, Ginés
COMPANY RODA, Jesús	MARÍN LÓPEZ, Ángeles	RODRÍGUEZ AMEZCUA, Ana
CORONEL CRUZ, Josefa	MARÍN LÓPEZ, Constantino	RODRÍGUEZ CORTÉS, María
CORRAL HERRERO, Consuelo	MARTÍNEZ ALONSO, Antonio	RODRÍGUEZ JUÁREZ, José
CORRAL QUESADA, José	MARTÍNEZ CABRERA, Josefa	ROMACHO ROMÁN, Francisco
CORTÉS SANTIAGO, José	MARTÍNEZ CASTILLO, Carmen	RUBIO ESPINOSA, José
CRISPO RUBÍ, Ángel	MARTÍNEZ ESCORIZA, Manuel	SAHAGÚN SALAS, Francisco
CRUZ BOCOLI, Eduardo	MARTÍNEZ FELICES, Juan	SALVADOR REINA, Josefa
CRUZ RUEDA, Antonio	MARTÍNEZ GÓNGORA, José	SÁNCHEZ SALMERÓN, Félix
DÍAZ CRUZ, Francisco	MARTÍNEZ GAMA, Juan	SÁNCHEZ SEGOVIA, Jesús
EBAR PONS, Milagros	MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, María	SEDANO FUENTES, Manuel
ESPÍN BARRO, Daniel	MARTÍNEZ LÁZARO, Jesús	SIERRA CRUZ, Antonio
ESPINOSA ROMERO, Juan	MARTÍNEZ LÓPEZ, Manuel	TIMONET HERNÁNDEZ, Sebastián
FELICES CAPEL, Francisca	MARTÍNEZ LÓPEZ, Trinidad	TORRES GARCÍA, Francisco
FERNÁNDEZ GÓMEZ, Isabel	MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Amparo	TORRES PÉREZ, Juan
GARCÍA ALCOCER, José María	MARTÍNEZ MORALES, Guillermo	ÚBEDA GORISTIZA, Jesús
GARCÍA CAÑIZARES, Antonio	MARTÍNEZ MORENO, Cristóbal	USERO LABRADOR, Manuel
GARCÍA MAGAÑA, Inspiración	MARTÍNEZ QUESADA, Manuel	VALVERDE GÓMEZ, Purificación

PAISANOS		
GIMÉNEZ FERRER, Clara	MARTÍNEZ ROMERO, José	VALVERDE RODRÍGUEZ, María
GIMÉNEZ QUINTANA, Francisco	MARTÍNEZ TORRES, José	VERDEGUER RUBOL, Ramón
GÓMEZ CORTÉS, José	MIRAS GARCÍA, María	VICENTE MOLINA, Bernardo
GÓMEZ GÓMEZ, Adriana	MORATALLA MORA, Concepción	VILLAR VILLAR, José
GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Juan	MOYA TORRES, Ana	

Relación nominal del personal superviviente (paisanos) de la catástrofe ocurrida con motivo del choque entre el tren correo n.º 1802 y el tren mercancías n.º 6831. Fuente: elaboración propia.

EVALUACIÓN DE DAÑOS Y RECUPERACIÓN DEL MATERIAL SINIESTRADO.

Respecto a los daños materiales sufridos por ambos convoyes el resultado fue el siguiente:

“El coche CC.158 totalmente quemado y su bastidor sin ruedas con sus hierros retorcidos sobre el coche AAC 109, también quemado del todo y con las ruedas del carretón trasero descarriladas; el carretón delantero formaba un montón de ruedas unidas al carretón delantero de la máquina 2003 que se había situado entre este coche y detrás de su tender. El furgón 13003 también carbonizada su carrocería, montado su bastidor sobre el coche indicado, sin ruedas y sobre el tender que se encontraba hincado de cabeza y su parte trasera levantada a la altura de la línea aérea de contacto y su bastidor destrozada la parte delantera y descarriladas las otras dos.”

El siniestro provocó daños valorados en aproximadamente un millón de pesetas.

Evacuados los heridos, el juez de Gérgal prohibió actuar a las unidades de Renfe hasta las 8:00 h de la mañana. Durante los días 15 y 16 se suspendió toda la circulación de trenes, manteniéndose cerrada la línea hasta el día 18. Las actuaciones se centraron en controlar y apagar el fuego que se había extendido desde la zona de carbón del tren de viajeros. Las tareas de limpieza de la vía se iniciaron a las 8:00 h de la mañana del día 15, terminando totalmente a las 17:10 h del día 17 de noviembre. La vía quedó totalmente expedita a las 19:00 h tras apartar la última locomotora encarrilada.

TABLA 4.

MERCANCÍA	Kgs	PROCEDENCIA	DESTINO
Sardinas	165	Almería	Abla y Abrucena (Almería)
Sardinas	200	Almería	Alamedilla (Granada)
Sardinas y boquerón	327	Almería	Almadenejos (Ciudad Real)
Sardinas	238	Almería	Almadén (Ciudad Real)
Sardinas y boquerón	1444	Almería	Andújar (Jaén)
Sardinas y boquerón	125	Almería	Arjonilla (Jaén)
Boquerón	1847	Almería	Baeza (Jaén)
Sardinas, caballa y boquerón	357	Almería	Baeza (Jaén)
Sardinas y boquerón	448	Almería	Baúl (Granada)
Sardinas y caballa	425	Almería	Baza (Granada)
Boquerón, sardinas y caballa	300	Almería	Baza (Granada)
Sardinas y boquerón	1192	Almería	Baza (Granada)
Sardinas y boquerón	622	Almería	Begíjar (Jaén)
Sardinas y boquerón	686	Almería	Benalúa (Granada)
Boquerón	78	Almería	Bogarre (Granada)
Sardinas y boquerón	961	Almería	Cabra de Santo Cristo (Jaén)
Sardinas	160	Almería	Caniles (Granada)
Sardinas	90	Almería	Castellar de Santiago (Ciudad Real)
Sardinas y boquerón	515	Almería	Cazorla (Jaén)
Sardinas	4210	Almería	Córdoba
Sardinas	169	Almería	Cuenca
Sardinas	80	Almería	Deifontes (Granada)
Sardinas	76	Almería	Fiñana (Almería)
Sardinas	40	Almería	Fonelas (Granada)
Sardinas y boquerón	491	Almería	Garcíez y Jimena (Jaén)
Sardinas	243	Almería	Gérgal (Almería)
Sardinas y boquerón	263	Almería	Gor (Granada)
Sardinas	260	Almería	Gorafe (Granada)
Sardinas	2118	Almería	Guadix (Granada)
Caballas y boquerón	600	Almería	Guadix (Granada)

MERCANCÍA	Kgs	PROCEDENCIA	DESTINO
Sardinas	331	Almería	Huélago (Granada)
Sardinas y boquerón	515	Almería	Huelma (Jaén)
Sardinas	190	Almería	Huéneja (Granada)
Sardinas y boquerón	282	Almería	Iznalloz (Granada)
Sardinas, caballa y boquerón	468	Almería	Iznalloz (Granada)
Sardinas	76	Almería	Jabalquinto (Jaén)
Sardinas y boquerón	1226	Almería	Jódar (Jaén)
Caballas	458	Almería	Jódar (Jaén)
Sardinas	80	Almería	La Calahorra (Granada)
Sardinas	157	Almería	La Roda (Albacete)
Sardinas y boquerón	117	Almería	Larva (Jaén)
Sardinas	4070	Almería	Linares (Jaén)
Sardinas y boquerón	464	Almería	San José de los Propios (Jaén)
Sardinas	80	Almería	Luque (Córdoba)
Sardinas y boquerón	989	Almería	Marmolejo (Jaén)
Sardinas y boquerón	396	Almería	Martos (Jaén)
Sardinas y boquerón	165	Almería	Mengíbar (Jaén)
Sardinas y boquerón	343	Almería	Montoro (Córdoba)
Sardinas y boquerón	156	Almería	Moreda (Granada)
Sardinas y boquerón	120	Almería	Nacimiento (Almería)
Sardinas	1020	Almería	Pedro Martínez (Granada)
Sardinas	160	Almería	Píñar (Granada)
Sardinas	40	Almería	Purchena (Almería)
Sardinas y boquerón	536	Almería	Quesada (Jaén)
Sardinas	80	Almería	Santa Elena (Jaén)
Sardinas	80	Almería	Serón (Almería)
Sardinas	80	Almería	Tíjola (Almería)
Sardinas	210	Almería	Torreblascopedro (Jaén)
Sardinas	521	Almería	Valdepeñas(Ciudad Real)
Sardinas y boquerón	1125	Almería	Vílches (Jaén)
Sardinas y boquerón	236	Almería	Villanueva del Río (Sevilla)

MERCANCÍA	Kgs	PROCEDENCIA	DESTINO
Sardinas y boquerón	248	Almería	Villanueva de la Reina (Jaén)
Sardinas	371	Almería	Zújar-Freila (Granada)
TOTAL KILOGRAMOS	34 120	Coste total de las mercancías: 67 765 ptas.	

Relación de mercancías de pescadería afectadas por el accidente, susceptibles de ser subastadas y aprovechadas. Fuente: elaboración propia.

Un tren de apoyo desplazado al lugar del siniestro procedió a retirar con máquina de cola los once vagones útiles y uno encarrilado, haciendo el transbordo de sus mercancías. También se atendió a las unidades del tren 6831 para dejar la vía libre. Este tren estaba materialmente incrustado en la trinchera, por lo que se tuvo que desguazar un furgón y un vagón para poder sacarlo. Los trabajos en la parte de Gérgal, corrieron durante todo el día a cargo del personal del depósito de Guadix, siendo relevados por la noche por un contingente desplazado desde el depósito de Granada.

Del peritaje de los daños también se encargó el depósito de Guadix. Su responsable, el señor Fernández Rico, emitió un informe fechado el 20 de noviembre de 1945. La locomotora 240-2003, que remolcaba el tren 1802, “resultó con grandes averías en su parte delantera”, valorándose las mismas en 75 000 ptas. Respecto a la locomotora 140-2013 del tren 6531, los daños ascendieron a 25 000 ptas. Varios vagones resultaron totalmente calcinados por las llamas. Las pérdidas del material alcanzaron las 956 335 pesetas⁵. El impacto también causó la rotura de 45 raíles y las torceduras de otros 850 entre los kilómetros 150,500 y 191,500.

A los peritos extrañó sobremanera las devastadoras consecuencias del choque, también la rapidez con la que se propagó el incendio por las unidades del tren correo. Según ellos, todo se debió a un cúmulo de nefastas causalidades. De un lado el impacto provocó un chispazo en la parrilla del carbón que se encontraba abierta en ese momento. Este hecho se conjugó con un cortocircuito en la línea eléctrica de alta tensión que se estaba utilizando, la cual tenía una potencia de 5400 voltios y cuyos efectos fueron letales para los viajeros. En los informes oficiales se asegura que el fluido eléctrico se había cortado gracias al interruptor automático de la central; sin embargo, otras fuentes afirman que el sistema falló. No obstante, a la rápida propagación del incendio contribuyó también, una partida de aceite que el mercancías transportaba ilícitamente, incrementando los efectos devastadores del incendio.

5. AJTMA. *Valoración de daños por el jefe del depósito de Guadix, señor Fernández Rico (Guadix, 20 de noviembre de 1945).*

actividad guerrillera de la zona no resiste comparación con la desarrollada por el maquis en Sierra Morena, sierra Sur de Jaén, en la serranía de Ronda, e incluso en las Alpujarras o en la sierra de Loja.

Por estas fechas, la Guardia Civil seguía los pases del Cuco (apodo de Juan Nieto Martínez), que merodeaba por las sierras de Alhamilla, Filabres y Gádor. Tanto él como su lugarteniente Carahermosa eran naturales de Gérgal, de cuya prisión se habían fugado el 18 de julio de 1939. El grupo del Cuco a través del Partido Comunista esperaba la llegada de refuerzos —un destacamento de hombres armados y material de apoyo—, procedentes del norte de África. A mediados de octubre, desde algún punto de la costa argelina, se había hecho a la mar un falucho, denominado San Antonio, matriculado en Casablanca, en el que viajaban once activistas. Al mando del destacamento iba Ricardo Meruelo Gómez, y como experto para internarse en el monte, les acompañaba un almeriense de cincuenta años apodado el Viejo.

La expedición había sido organizada en Orán por José Ruiz y autorizada por la Junta Suprema de Unión Nacional (JSUN). Llegaron al día siguiente de zarpar a una playa cercana a la punta de Los Baños, al oeste del golfo de Almería en el cabo de Gata. Tomarán dirección norte hasta internarse en la sierra de Gádor. Allí permanecieron ocultos más de un mes, esperando tomar contacto con las “guerrillas” y unirse a las fuerzas del “ejército de liberación”. Ellos creían que estos grupos operaban con éxito en aquella zona. Pronto empezaron a sospechar que todo había sido un engaño. Fueron vistos por primera vez el 4 de diciembre en el cortijo de las Águilas, después de haber consumido las provisiones que llevaban y tener que salir a buscar alimentos para subsistir.

El Cuco, conocedor del fracaso de la expedición, de su aislamiento y de la ausencia de ayuda exterior, permaneció oculto un tiempo prudencial con su grupo. Estos hechos estaban desarrollándose cronológicamente a las fechas del accidente. Por eso, en un primer momento, las autoridades sospecharon de la implicación de la “guerrilla” en el siniestro, máxime cuando algunas fuentes sostienen que fue Carahermosa el que localizó el cadáver del jefe de estación de Gérgal, José Lucas Molina.

EL HALLAZGO DEL CADÁVER DE JOSÉ LUCAS MOLINA DESPEJA LAS DUDAS.

Como hemos dicho anteriormente José Lucas Molina decidió darse a la fuga tras caer en la cuenta de su fatal error. Sin rumbo fijo deambuló por las inmediaciones hasta que decidió suicidarse con la pistola que portaba. Su huida obviamente había despertado toda clase de conjeturas, incluida su supuesta relación con el maquis para provocar el accidente. Las dudas quedaron despejadas cuando el 24 de noviembre José Martínez García y su hija, hallaron el cadáver, mientras recogían leña en el paraje conocido como “loma de los García”, distante dos kilómetros del pueblo de Gérgal. Según testimonios orales de antiguos ferroviarios de Gérgal, la primera persona que habría visto el cadáver de José Lucas,

pudo ser el guerrillero Carahermosa, en una de las visitas furtivas que hacía a su domicilio en Las Alcubillas en busca de provisiones. Al parecer, dio cuenta del macabro hallazgo a su padre, José Martínez, quien fingiendo que buscaba leña avisó a la Guardia Civil. La autopsia terminó por despejar cualquier duda.

José Lucas se había suicidado utilizando un revólver, cuyo disparo penetró por la sien derecha. En las diligencias practicadas se afirma que el fallecido “principal responsable del hecho de autos, se entregaba frecuentemente a la bebida y hacía vida marital con una prostituta (...) al despojar de sus vestiduras al cadáver, nos da impresión de que ha estado varios días insepulto y en un estado ya muy avanzado de descomposición”. Llevaba consigo “un revólver sistema antiguo niquelado en blanco sin marca ni número de fabricación, con cinco cartuchos, uno de ellos disparado que tenía entre las piernas, un reloj de bolsillo marca Cima, con cadena, y un carnet de ferroviario con el nombre del fallecido”⁷.

Como hemos mencionado, la jurisdicción militar encargó la investigación, en calidad de juez instructor, al teniente del Cuerpo de Ingenieros Esteban Palenzuela Palenzuela⁸. Éste, en un primer momento, procesó al factor de Gérgal José Lucas Molina; al de Fuente Santa, José Samper, natural de Benahadux y residente en Gádor, a quien el Ministerio Fiscal solicitó pena de tres años, incluidos los aprendizajes que tenían a su cargo, Valentín Pérez Gómez y Ramón Sáez García. Todos, salvo José Lucas, quedaron en libertad sin cargos⁹. Concluida la investigación se descartó todo móvil político y por supuesto, la participación del maquis.

Se concluye que la causa del accidente se debió a un trágico error del responsable de la estación de Gérgal. Además del error humano, se concatenaron una serie de circunstancias que multiplicaron los efectos devastadores de la catástrofe.

BIBLIOGRAFÍA.

- Cuéllar Villar, D. et al. (2002) *Por el Camino del Tren. Una propuesta didáctica de Ciencias Sociales para Educación Secundaria*. Almería: Instituto de Estudios Almerienses.
- Lara Ramos, A. (1995) *Comunicaciones y desarrollo económico. Ferrocarril y azúcar en la comarca de Guadix. Su repercusión socioeconómica (1850-1910)*. Granada: Universidad.
- López Navarro, M. (2006) “La tragedia de Las Alcubillas: electrocución e incendio del tren correo”, *El Ferrocarril Digital*, 3, pp. 13-18.
- Rodríguez Padilla, E. (2015) *La guerrilla antifranquista en la provincia de Almería. Huidos, guerrilleros o bandoleros*. Almería: Círculo Rojo.

7. AJTMA. C. Cr. 1391. *Autopsia practicada por el médico Basilio Compán Hanza al cadáver de José Lucas Molina (Gérgal, 25 de noviembre de 1945)*.

8. AJTMA. C. Cr. 1391. *Diligencias practicadas por el teniente juez instructor Esteban Palenzuela Palenzuela (Granada, 20 de noviembre de 1945)*.

9. AJTMA. *Sentencia dictada en Málaga, 28 de octubre de 1948*.