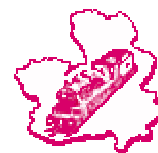


**EL FERROCARRIL EN
ESPAÑA**

Serie: Accidentes



**FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA
DE AMIGOS DEL FERROCARRIL**



LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

© Manuel José Marcos Montero

Edición 01
Enero de 2019



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

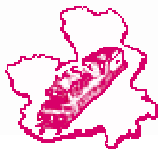
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 2 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
1	03-01-1944	13:16	Torre del Bierzo	León	Palencia - Ponferrada	228,6	¿≅ 250? [*]		<p>Doble choque en el túnel situado a la salida lado Coruña de la citada estación entre el correo expreso 421 Madrid - Coruña, una composición que realizaba maniobras y el mercancías carbonero 7442. Se debió a haberse embalado el correo en su descenso de Brañuelas a Torre por fallo del freno de su locomotora. En doble tracción desde León, en la Granja hubo que retirar al correo una de las máquinas por haberse calentado un eje, y el freno de la restante -una baldwin 141-, averiado al parecer, no respondió sobre la pendiente del puerto del Manzanal. A su paso por la estación de Albares, contigua a Torre del Bierzo por el lado de Palencia, donde el correo tenía parada, este no pudo detenerse. El jefe de dicha estación telefoneó inmediatamente a Torre, para avisar de que dicho tren había perdido los frenos. En Torre se dio orden por su jefe de colocar traviesas en la vía para descarrilar el convoy desbocado, pero no hubo tiempo de hacerlo, y el tren atravesó la estación, yendo a chocar dentro del túnel con una composición formada por locomotora y cuatro vagones que realizaba maniobras. Debido al choque se produjo un incendio en el material que quedó en el túnel (locomotora, furgón, dos coches postales, un primera y un primera bar del correo y tren vagones del corte de maniobras). Otros dos coches del correo (un mixto 1ª-2ª y un 3ª) resultaron aplastados. Todos eran de madera. El incendio comenzó segundos después del choque, al parecer a consecuencia de la rotura de los depósitos de gas para alumbrado de los coches siniestrados. El sistema mecánico de la señal de entrada a la estación de Torre por el lado de Ponferrada, situada al otro lado del túnel donde se produjo el choque, quedó inhabilitado debido a éste primer choque e indicando vía libre, motivo por el cual un tercer tren, un carbonero, que llegaba a la estación, colisionó con los dos siniestrados en el primer choque.</p>	<p>La Vanguardia, 04-01-1944, p. 7 y 09-01-1944, p. 9. Wikipedia - Ferropedia.</p> <p>ABC, 04-01-1944, p. 10 edición Andalucía, 09-01-1944, p. 25, edición Madrid.</p> <p>Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril. Relatos de varios miembros publicados en el Portal Grandes Catástrofes Ferroviarias.</p> <p>BOP Oviedo, 21-01-1944, pp. 2 y 3. Edicto del Juzgado de Instrucción de Ponferrada.</p> <p>BOP Palencia, 19-01-1944, pp. 23 y 24. Edicto del Juzgado de Instrucción de Ponferrada.</p> <p>-----</p> <p>[*] El balance oficial fue de 78 muertos y 73 heridos, si bien muchas fuentes coinciden en que el número de víctimas mortales fue mucho mayor y se ocultó por las circunstancias políticas del momento. Algunas de las fuentes consultadas citan incluso cifras de hasta 500 y 800 muertos. Se desconoce realmente cual fue el número de víctimas mortales y heridos. Aquí se ha reflejado la estimación más probable; la mayor parte de víctimas se produjo entre las personas que iban en los coches que quedaron en el túnel tras el primer choque, pero también hubo varios viajeros muertos al arrojarlos del convoy en marcha y entre la tripulación del carbonero y del corte de maniobras.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

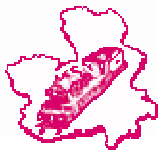
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 3 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
2	11-03-2004	07:37	Madrid	Madrid	Madrid - Guadalajara - Zaragoza	---	191	1858	<p>Atentado terrorista contra cuatro trenes de cercanías de la Línea C-2. Doce bultos cargados con dinamita y metralla fueron introducidos en cuatro convoyes procedentes de Guadalajara y Alcalá de Henares que circulaban hacia Madrid en hora punta, estallando diez de ellos. Las explosiones se produjeron a la altura de las estaciones de Santa Eugenia, el Pozo del Tío Raimundo, Atocha-Cercanías y la entrada a la anterior estación, a la altura de la calle Téllez. Los trenes y unidades afectados fueron las siguientes: estación de Atocha - Cercanías, tren 21431, con origen en Alcalá de Henares, hora de salida 7:01, formado por doble composición de unidades serie 446, en el que fueron colocadas cuatro bombas en los coches 1º, 4º, 5º y 6º de la composición; tres de ellas hacen explosión entre las 7:37 y las 7:39 en los tres últimos coches citados, mientras que la colocada en el coche de cabeza no llega a explotar, siendo posteriormente detonada de forma controlada. Las tres explosiones provocan en el acto 34 muertes. El Pozo, tren 21435, con origen en Alcalá de Henares, hora de salida 7:10, cubierto con la rama 14 de la serie 450, estallan a las 7:38 dos bombas en los pisos superiores del 4º y 5º coches de la composición, causando en el acto 65 víctimas mortales. Una tercera bomba colocada en el tercer coche estalló ya en el andén, cuando se procedía a su desactivación.; Santa Eugenia, a las 7:38 explota una sola bomba en el cuarto vagón de la doble composición de 446 que servía el tren 21713, procedente de Alcalá de Henares, hora de salida 7:14, causando en el acto 14 víctimas mortales; por último, a las 7:39, se produce la explosión de cuatro bombas en los coches 1º, 4º, 5º y 6º del tren 17305, con origen en Guadalajara, de donde había partido a las 6:45, servido igual que el anterior por una doble de 446; causando 63 muertes. Otras quince personas fallecerían en los hospitales.</p>	<p>Causa por los atentados del 11 de marzo de 2004 en Madrid, auto de instrucción del sumario 20/2004, de 10 de abril de 2006, conformado por el Juzgado Central de Instrucción número 6 de la Audiencia Nacional, 1471 páginas.</p> <p>La Vanguardia, 12-03-2004, portada (foto) y pp. 3 a 10 y 16.</p> <p>ABC, 12-03-2004, portada y pp. 2 a 71, y 13-03-2004, portada y pp. 2 y 27.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

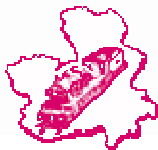
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 4 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
3	09-07-1939	11:19	Peñaranda de Bracamonte	Salamanca	Ávila - Salamanca	70,1	≅ 100	≅ 1500	<p>Explosión de tres vagones cargados con 23.000 kg de trilita que se hallaban aparcados en las vías del muelle de la citada estación, -a la cual habían llegado dos días antes del suceso -, y que a su vez provocó la explosión de un polvorín del Ejército del Aire instalado en el almacén cubierto de dicho muelle desde los comienzos de la Guerra Civil, en el cual se almacenaban 300 toneladas de bombas de aviación con carga de 107 toneladas de explosivo, en su mayor parte también trilita. La explosión de los vagones citados fue provocada por un incendio previo de otros vagones situados junto a los mismos, el cual se originó por causas desconocidas. Minutos antes de la explosión, junto a los vagones cargados de explosivos, cuatro soldados de intendencia se hallaban cargando dos vagones con paja y, por otra parte, en una vía adyacente a todos ellos quedaron apartados varios vagones segregados de la composición del mercancías 352, que había llegado procedente de Salamanca las 10:40, servido por 8 agentes y formado por la locomotora 873 del Oeste, furgón y diez vagones. De los vagones segregados, cuyo número total se desconoce, al menos había cuatro con carga destinada a la estación peñarandina, consistente en trigo (3) y abono nitrato (1). No se ha podido determinar en qué vagón comenzó el incendio ni la causa del mismo. A ese respecto, testigos presenciales del suceso ofrecieron versiones contradictorias: unos que pudo iniciarse en uno de los vagones que se estaban cargando de paja; otros que habría comenzado en uno de los vagones recién apartados, debido al sobrecalentamiento de un eje. La mitad del casco urbano de la población, que entonces contaba unos cuatro mil quinientos habitantes, resultó destruido como consecuencia de la explosión. Murió todo el personal de servicio en la estación y en el convoy 352, (en total quince empleados del Oeste), →</p>	<p>La Vanguardia, 11-07-1939, p. 13. ABC, 11-07-1939, p. 14. CORRIONERO SALINERO, F y SANPEDRO TALABÁN, M.A. (1999) - El polvorín, 1939-1989. Ediciones Bracamonte, 78 pp. Imprime: gráficas Ortega. Salamanca, 1999. Edición digital facilitada por la Fundación Germán Sánchez Ruipérez a través de su página web http://www.fundaciongsr.es (enlace a biblioteca digital; colección Bernardino Sánchez). Hoja Oficial del Lunes, 10-07-1939, p. 4. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. Consejo de Administración de la Compañía del Oeste. Libro de Actas. Acta número 6, correspondiente a la sesión celebrada en Madrid el 12 de julio de 1939, páginas 14 y 15. Expediente E-0104-001, Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Imperio, 11-07-1939, p. 4. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. El Avisador Numantino, 12-07-1939, p. 4. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. Heraldo de Zamora, 10-07-1939, p. 1. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. → así como toda la familia del jefe de Estación, los cuatro soldados que procedían a la carga de los vagones de paja, dos guardias civiles que vigilaban el polvorín, y al menos, que se tenga noticia, aproximadamente otras 80 personas.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 5 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
4	24-07-2013	20:44	Angrois (Santiago de Compostela)	La Coruña	(Olmedo - Zamora) - Orense - Santiago - (La Coruña) (Alta Velocidad)	80,620	79	130	<p>Descarrilamiento del ALVIA 151 Madrid Chamartín (15:00) - Ferrol (22:36). Se produjo a la altura de la denominada "Curva de A Grandeira", en un tramo limitado a 80 km/h. El tren circulaba a una velocidad de 190 km/h en el momento del accidente. La unidad afectada fue la rama 12 de la serie 730, formada por las cabezas tractoras 045 y 046, dos furgones generadores Diésel y ocho coches. En el momento del accidente el convoy transportaba 218 viajeros e integraban su tripulación cuatro personas (maquinista, interventor y dos encargados del bar). Murieron 77 viajeros y los camareros del coche cafetería, y resultaron heridos en estado crítico otros 35 viajeros. El descarrilamiento comenzó por uno de los coches del centro de la composición, que arrastró a todo el tren hacia el exterior de la curva, la cual se hallaba flanqueada por un muro de contención contra el cual impactaron varias unidades del convoy. Casi todas las unidades volcaron y el tren se cortó en varios puntos. El convoy llevaba en el momento del accidente un retraso de cinco minutos, estando prevista su llegada a la estación de Santiago a las 20:41. El accidente se debió al exceso de velocidad del convoy, al parecer al no frenar el maquinista debido a una distracción provocada por hallarse hablando por teléfono móvil con el interventor del tren por una cuestión de servicio, motivo por el que no se apercibió de la señal fija que limitaba la velocidad a la entrada de la curva. Dicha señal disponía de baliza avisadora ASFA, habiendo siendo reconocida.</p> <p>Oficialmente son 80 fallecidos ya que Renfe reconoció como víctima del accidente a un viajero que falleció meses después.</p>	<p>ABC, edición Madrid, 25-07-2013, portada y pp. 5 a 22; 26-07-2013, portada y pp. 5 y 18 a 47; 27-07-2013, pp. 18 a 22; 28-07-2013, pp. 6, 7 y 26 a 34; 29-07-2013, p. 8; 01-08-2013, portada y pp. 18 a 21; y 02-08-2013, pp. 46 y 47.</p> <p>La Vanguardia, 25-07-2013, portada y páginas 28, 29 y 31; 26-07-2013, portada y pp. 16 y 23 a 35; 27-07-2013, portada y pp. 26 a 33; 28-07-2013, portada y pp. 34 a 41; 29-07-2013, portada y pp. 24 a 27; 30-07-2013, portada y pp. 22 a 25; 31-07-2013, portada y pp. 20 a 22; 01-08-2013, pp. 26 y 27; 02-08-2013, pp. 26 a 28; 04-08-2013, p. 40; 08-08-2013, p. 26; y 09-08-2013, portada y p. 25.</p> <p>El Mundo, 25-07-2013, portada y pp. 4 a 6 y 8.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

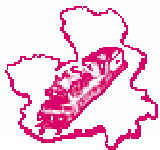
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 6 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
5	21-07-1972	07.36	El Cuervo	Sevilla	Sevilla - Cádiz	86,2	79	121	<p>Choque frontal entre el Ferrobús 3201 (Fer 400) que cubría el trayecto Cádiz 06:00 - Sevilla San Jerónimo 08:54, y el expreso 224 Madrid 21:30 - Cádiz 08:50 (Locomotora 321-018). Ocurrió a 3100 metros de la estación de El Cuervo, lado Lebrija. En el momento del choque, la velocidad según itinerario era de 80 km/h para el ferrobús y de 90 km/h para el expreso. Los maquinistas de ambas unidades pudieron frenar en parte ésta marcha antes de la colisión; el expreso circulaba, en el momento de la misma, a 78 km/h. Dicho tren estaba integrado por la locomotora citada y un total de 14 unidades remolcadas (furgón, ambulancia de correos y doce coches) y en él viajaban unas 500 personas. El ferrobús constaba de cuatro coches y en él viajaban más de 200 personas. No se ha encontrado información de si se trataba de una unidad de cuatro coches o de una doble composición de unidades de dos coches; Tres de los coches del ferrobús se desintegraron como consecuencia del choque; el cuarto sólo sufrió daños importantes en los dos primeros metros de su caja más próximos al coche adyacente. El automotor resultó desplazado más de trescientos metros hacia atrás por la colisión; Entre los ocupantes del expreso, solamente hubo dos víctimas mortales -dos de los tres ambulantes de correos del furgón postal, la única unidad del referido tren que sufrió daños de consideración, al quedar aplastada entre el furgón y el coche cama entre los que se situaba-. La causa del accidente estuvo en el rebase irreglamentario por parte del ferrobús de la señal de salida de El Cuervo en dirección a Sevilla, la cual se encontraba cerrada. Al parecer, talonó el desvío de salida, que estaba en posición de vía directa para el paso del expreso. De acuerdo al horario consultado, el ferrobús circulaba con unos minutos de retraso, ya que el choque se produjo a las 07:36, estando prevista su llegada a Lebrija a las 07:30.</p>	<p>La Vanguardia, 22-07-1972, pp. 3 y 11; 23-07-1972, p. 11; y 03-08-1972, p. 9.</p> <p>El Adelanto de Salamanca, 22-07-1972, Portada y siguientes.</p> <p>ABC, 22-07-1972, portada exterior (foto a toda plana), portada interior, y pp. 17 y 18, edición Madrid de la mañana; y portada exterior (foto a toda plana), pp. 6 (fotos), 12 (fotos), portada interior, y pp. 32 a 35, edición Sevilla, 23-07-1972, p. 24 de la edición Madrid, y portada interior y p. 16 a 18 edición Sevilla; 25-07-1972, pp. 24, edición Madrid de la mañana, y p. 25, edición Sevilla; 27-07-1972, pp. 24 y 27, edición Madrid de la mañana, y p. 21, edición Sevilla; 28-07-1972, p. 21, edición Sevilla; 03-08-1972, p. 25, edición Sevilla.</p> <p>Blanco y Negro, 29-07-1972, p. 22 (fotos).</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

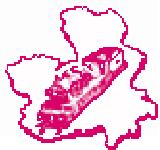
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 7 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
6	19-11-1937	22:57	Alanís de la Sierra	Sevilla	Mérida - Los Rosales	143,350	72	169	<p>Choque del tren especial 5760 con el mercancías 5759, que se hallaba detenido en la vía apartadero de la estación citada. El suceso aparece recogido por la prensa local sevillana y en algunos diarios de la zona sublevada, si bien en una escueta nota que no cita datos acerca de número de víctimas. Las fuentes de la zona republicana lo califican de suceso intencionado. El 5760 había partido de Bilbao y se encontraba formado por la locomotora, un furgón, 8 coches, un vagón de prisioneros, uno de escolta, uno con impedimenta y siete con 260-270 toneladas de material de guerra, sin que se tengan datos de en qué consistía este material. Llevaba cinco frenos servidos. El 5759 estaba formado por la locomotora 1129 y 27 unidades (26 vagones cargados y 1 vacío), 459 toneladas. El accidente estuvo motivado, al parecer, por un fallo de frenos del 5760 en la pendiente descendente de Guadalcanal a Alanís, debido al cual adquirió dicho tren gran velocidad, entrando por la vía apartadero de Alanís, y produciéndose la colisión con el material remolcado del 5759, no viéndose afectada su máquina, que había sido segregada del resto de la composición de dicho tren, hallándose en la vía principal en el momento del choque. En cuanto a las víctimas, de acuerdo con una de las fuentes consultadas, en el registro civil del juzgado de Alanís se inscribió la muerte de 57 personas; si bien, el informe oficial, cuyos resultados se transcriben a las actas del Consejo de Administración de MZA, habla de 72 víctimas mortales y 169 heridos. La mayor parte de las víctimas se produjo en un vagón que transportaba a prisioneros republicanos procedentes del País Vasco que eran trasladados a un campo de trabajo y que resultó aplastado por la colisión. Cuatro pertenecían a la dotación del convoy, y otras cinco o seis eran militares de la escolta y que se encontraban de viaje.</p>	<p>La Vanguardia, 23-11-1937, p. 9.</p> <p>ABC, edición Sevilla, 21-11-1937, p. 22.</p> <p>EL Heraldo de Madrid, 21-11-1937, p. 4. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Libertad, 22-11-1937, p. 2. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>Consejo de Administración de MZA - Libros de Actas. Sesión celebrada en Valladolid el 30 de noviembre de 1937. Expediente L-446, Libro del segundo semestre de 1937, folios 96 y 97. Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 8 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
7	27-04-1884	04:20	Almadenejos	Ciudad Real	Ciudad Real a Badajoz	284,100	53	≅ 60	Hundimiento del puente de la ribera de Alcudia al paso del mixto número 51 que realizaba el trayecto Ciudad Real - Badajoz. El puente, metálico de tres tramos de celosía, tenía una longitud de unos 70 metros y una altura de nueve. La ribera de Alcudia tenía un régimen de caudal irregular, pero en el momento del accidente llevaba una importante cantidad de agua debido a las lluvias caídas en la zona en días pasados. El convoy iba formado por trece unidades y la locomotora, distribuyéndose las primeras en seis vagones de ganado, dos furgones de freno, tres coches de tercera, uno de segunda y uno mixto de primera y segunda, y en el momento del accidente llevaba unos 190 viajeros, cifra bastante superior a la ordinaria debido a que aquel día viajaban en el tren numerosos soldados licenciados. Tres coches, dos de tercera y el de segunda, quedaron sumergidos en el cauce de la ribera, pereciendo muchas de las víctimas ahogadas. En cuanto a la causa, las fuentes apuntan a que se trató de un sabotaje, amén de haberse encontrado serrados varios postes del telégrafo. El convoy partió de la estación anterior al puente con el telégrafo cortado, y según relataron el maquinista y el fogonero, que sobrevivieron a la catástrofe, la locomotora descarriló justo antes de entrar en el puente.	La Vanguardia, 28-04-1884 a 03-05-1884, varias páginas de las ediciones generales y de tarde. Gaceta de los Caminos de Hierro, 04-05-1884, pp. 1-3. Biblioteca Nacional. El Día, 05-07-1884, p. 2. Biblioteca Nacional. El Día, 18-06-1885, p. 3. Biblioteca Nacional (Juicio). Diario Oficial de Avisos de Madrid, 22-06-1885, p. 3. Biblioteca Nacional (Juicio). La Vanguardia, 01-04-1885, p. 15. (Sentencia en el juicio por la catástrofe, que condenó a los empleados de la Línea). La República, 23-06-1886, p. 2 (Fallo del Tribunal Supremo al recurso de casación contra la sentencia de la Audiencia Provincial de Ciudad Real).



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

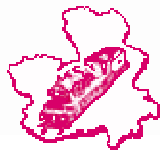
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 9 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
8	03-12-1940	04:30	Velilla de Ebro	Zaragoza	Zaragoza - Roda de Bará por Caspe	51	53	58	<p>Choque del expreso 802 de Barcelona a Madrid con su homólogo 803 que cubría la relación contraria. Estos eran remolcados, respectivamente, por una "Atómica" (Montaña serie 1701-1792 del MZA) y por una Mastodonte serie 1361-1380 de la misma compañía. El choque se produjo a la altura de una de las agujas de entrada de la estación, cuando el 802, procedente de Barcelona, embistió al procedente de Madrid, que se hallaba parado esperando realizar su entrada para efectuar el cruce. El tren procedente de Barcelona, que circulaba con media hora de retraso, al parecer, no frenó ante la señal cerrada de entrada a la citada estación, produciéndose la colisión a gran velocidad (unos 90 km/h según una de las fuentes consultadas). Uno de los coches de tercera de uno de los trenes cayó por un barranco de dos metros; en otro de los coches camas se empotró un furgón. En el momento del accidente la temperatura era muy baja (-10 °C), y las fuentes consultadas atribuyen la muerte de varios viajeros a los efectos de la misma. Una fuente de los días posteriores da diferentes versiones de la forma en que se desarrolló el accidente, rebajando la cifra de víctimas mortales a 47.</p>	<p>La Vanguardia, 04-12-1940, p. 2 y 3; 05-12-1940, p. 3; 06-12-1940, p. 2. y 07-12-1940, portada y p.2.</p> <p>ABC, 04-12-1940, pp. 7 y 8 edición Madrid de la mañana, y 06-12-1940, portada, edición Sevilla (Fotos a toda plana).</p> <p>Pensamiento Alavés, 03-12-1940, p. 4. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>Labor, 06-12-1940, pp. 1, 3, 4 y 6. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>Heraldo de Zamora, 03-12-1940, p. 2. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

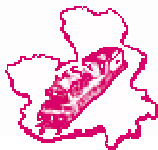
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 10 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
9	27-06-1903	15:15	Torremontalvo	La Rioja	Castejón - Bilbao	105,8	44	84	<p>Descarrilamiento sobre el puente del río Najerilla del Correo número 160 de Bilbao a Zaragoza y Barcelona, precipitándose parte del convoy al río citado. El tren, formado por dos locomotoras y 19 unidades remolcadas; había salido de Bilbao a las 9 y 20 minutos de la mañana, con composición reforzada debido al gran número de viajeros, y en el momento de producirse el accidente llevaba, al parecer, un retraso acumulado de unas tres horas (su hora oficial de llegada a Cenicero, primera estación tras el puente, eran las 12:18). Parece que la causa del accidente estuvo en el descarrilamiento de la segunda máquina del convoy a la altura de el estribo extremo del puente lado Castejón, lo que provocó a su vez el descarrilamiento de las unidades que venían detrás, todas las cuales cayeron al fondo del valle con desde una altura aproximada de 15 metros. Algunas de las fuentes atribuyen el descarrilamiento al exceso de velocidad con que circulaba el convoy; otras afirman sin embargo, que marchaba a velocidad reglamentaria. Varios de los ocho tramos metálicos de vigas de alma llena del puente resultaron dañados en el siniestro, hasta el punto de que los ingenieros militares hubieron de construir en los días posteriores un puente provisional; parte de los tableros del puente también se desprendieron, pero éste no se hundió, como afirman algunas noticias de los primeros días. En cuanto al número de víctimas, las fuentes publican, en los primeros momentos tras la catástrofe, cifras probables de entre 50 y 150, reduciendo, días después del accidente, su número a 46 o 48; en la causa judicial por la catástrofe, celebrada en la primavera de 1906, se reconoció la cifra de 44 muertos y 84 heridos como consecuencia del suceso.</p>	<p>La Vanguardia, 28-06-1903, p. 6; 29-06-1903, p. 6; 01-07-1903, p. 2; y varias páginas de las ediciones de los días 2 a 10 del mismo mes.</p> <p>El Lábaro, 30-06-1903, p. 1. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>El Adelanto, 29-06-1903, pp. 1 y 3, y 30-06-1903, pp. 1 y 3. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>La Correspondencia de España, 28-06-1903, p. 1. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Época, 28-06-1903, p. 1, y 30-06-1903, pp. 1 y 2, 01-07-1903, pp. 1 y 2. Biblioteca Nacional.</p> <p>El Imparcial, 29-06-1903, p. 1, Biblioteca Nacional.</p> <p>El País, 29-06-1903, pp. 1 y 2; 30-06-1903, pp. 1 y 2, y 01-07-1903, pp. 1 y 2. Biblioteca Nacional.</p> <p>El Globo, 29-06-1903, p. 2, y 30-06-1903, p. 1. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Correspondencia de España, 29-06-1903, p. 1. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Correspondencia Militar, 30-06-1903, pp. 1 y 2. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Ilustración Española y Americana, año 47, número 25, 08-07-1903, pp. 7 a 11. Biblioteca Nacional (varios fotograbados).</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

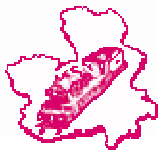
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 11 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
10	03-07-2006	13:12	Valencia	Valencia	Metro de Valencia, Línea 1, entre las estaciones de Jesús y Plaza de España		43	52	<p>Descarrilamiento a 200 metros de la entrada de la estación de Jesús lado Plaza de España de una composición doble de unidades serie 3700 de FGV (3736+3714), procedente la última estación citada. Se produjo en un tramo en curva. De los cuatro coches de que constaba la composición, se salieron de la vía los dos de la unidad de cabeza, los cuales volcaron de lado; el primer coche de dicha unidad se cruzó en la vía, e impactó, al parecer, con una de las paredes del túnel por el que circulaba el convoy. La unidad de cola se desenganchó de la de cabeza (saltó el acoplamiento schalfemberg) y, sin llegar a descarrilar, se paró sola a cincuenta metros de donde volcó al primera. La investigación concluyó que la composición tomó la curva a 80 km/h en un tramo con velocidad limitada a 40 km/h por el mal estado de la vía, que en la zona del descarrilamiento presentaba varios fuertes golpes (descritos como baches o "garrotos", es decir, deformación horizontal por cizallamiento de su eje de simetría). A causa de la excesiva velocidad, al tomar el bache la unidad saltó de la vía. En el tren viajaban en el momento del accidente unas 150 personas. Todas las víctimas mortales viajaban en el coche de cabeza, y perecieron en su mayor parte al salir despedidas del vagón a través de las ventanillas durante el vuelco y ser posteriormente arrolladas por el convoy. 41 fallecieron en el acto, entre ellas el conductor de la unidad y su interventora. Dos personas más, que resultaron heridas críticas, morirían en los días siguientes en los hospitales de la capital a los cuáles fueron trasladadas. Otros seis de los heridos fueron calificados como muy graves, dos graves y resto leves.</p> <p>Accidente de Metro más grave ocurrido en España y el cuarto en el mundo en un suburbano (a reserva de la explosión ocurrida en el Metro de Madrid el 10 de enero de 1938).</p>	<p>La Vanguardia, 04-07-2006, portada, y pp. 28 a 31 y 33 a 35; 05-07-2006, portada (foto) y pp. 24 a 34; 06-07-2006, pp. 27, 30 y 31; y 07-07-2006, pp. 29 y 31.</p> <p>ABC, 04-07-2006, portada y pp. 10 y 21 edición Madrid; 05-07-2006, portada y pp. 10, 11, 20, 22, 24 y 25; 05-08-2006, p. 15; y 12-08-2006, pp. 18 y 21.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

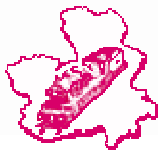
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 12 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
11	11-01-1944	02:45	Arévalo	Ávila	Madrid - Irún	171,0	¿41?	¿78?	<p>Choque por alcance del Expreso número 1 Madrid - Irún con el Correo número 21 Madrid Coruña/Vigo, que se hallaba detenido por avería de sus frenos en la vía 1 de la estación citada. Los dos trenes habían partido de la madrileña estación de Príncipe Pío el día anterior, el primero a las 22:15 horas y el segundo a las 23:00, circulando con minutos de retraso en el momento del accidente. De acuerdo con la investigación llevada a cabo durante el juicio por el proceso, el accidente se produjo debido a no haber frenado a tiempo el maquinista del expreso, que rebasó la señal cerrada de entrada a Arévalo, donde su tren no tenía establecida parada. Los dos últimos coches del correo (unidades de tercera clase de caja de madera) resultaron aplastadas debido a la colisión, lo cual fue la causa del elevado número de víctimas. La actuación de la población de Arévalo durante el accidente hizo que el Gobierno del General Franco otorgase a la población el título de Ciudad Muy Humanitaria, concedido el 28 de diciembre de 1945. Fuentes de prensa extranjera de países simpatizantes con el régimen franquista publicaron una cifra superior de víctimas a la reconocida en la documentación judicial conocida (96 muertos y más de 100 heridos en lugar de 41/78), sin que hasta la fecha se haya podido comprobar la veracidad de tal extremo.</p>	<p>El Diario de Ávila Digital, 27-03-2010.</p> <p>Decreto de 28-12-1945, por el que se dispone el ingreso en la Orden Civil de Beneficencia de la Villa de Arévalo. BOE de 31-01-1946, número 31, p. 846.</p> <p>Procedimiento nº 123.523 sobre responsabilidad del personal de la estación de Arévalo en el accidente ocurrido en la misma el día 11 de enero de 1944 con motivo del alcance del tren nº 21 por el expreso nº 1. Caja 2338/3. Juzgado Especial de Accidentes Ferroviarios de la Primera Región Militar (Madrid). Archivo General e Histórico de la Defensa, Madrid.</p> <p>La Stampa, 13-01-1944, p. 1</p> <p>Diario de Lisboa, 12-01-1944, p. 1.</p> <p>Teltower Kreisblatt, 13-01-1944, p. 2</p> <p>L'Ouest-Eclair, 13-01-1944, p. 1.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 13 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
12	25-09-1938	20:30	Martorell - Castellbisbal	Barcelona	Barcelona - Tarragona		¿+40?	¿+200?	Choque frontal de dos trenes. Tres fuentes, dos nacionales del bando franquista y otra extranjera (UK) hacen ascender el número de víctimas mortales a 50 y 65 respectivamente; Una fuente estadounidense cita 40 víctimas entre muertos y heridos, y atribuye el suceso a un fallo de las señales y falta de visibilidad en una curva cerrada. Otra (The New York Times) cita 65 víctimas mortales. Las fuentes franquistas informan de que el choque se produjo en el momento en que los trenes iban a cruzarse. Las fuentes republicanas omiten por completo el accidente; solamente una esquela publicada en el diario catalán "La Vanguardia" se refiere a una persona fallecida en Martorell en accidente el día consignado en éste listado, sin que se refiera expresamente a que muriera en dicho siniestro. Las franquistas sólo dan datos muy escuetos, procedentes de agencias internacionales. Parece que el choque se produjo a la entrada lado Castellbisbal de la estación citada, que los trenes implicados fueron un mercancías procedente de Sant Vicenç de Calders ocupado por soldados y civiles que huían del avance de los franquistas y un tren de viajeros que desde Barcelona se dirigía a Villafranca del Penedés, y que en el momento del siniestro llovía fuertemente y la estación habría sufrido un corte de electricidad.	ABC, 11-10-1938, p. 4 edición Sevilla (Foto). Imperio, 27-09-1938, p. 3. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. La Prensa, diario de Santa Cruz de Tenerife, 28-09-1938, p. 1. La Vanguardia, 27-09-1938, p. 6 (Esquela citada en el apartado "circunstancias"). Wikipedia, "List of rail accidents". Indiana Evening Gazzete, 26-09-1938, p. 1, en Newspaperarchive.com The New York Times, 27-09-1938, p. 9, "65 die in wreck in Spain; Train crash head-on 30 miles south of Barcelona".



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

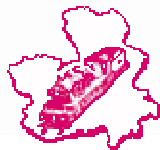
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 14 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
13	18-12-1965	09:11	Villar de los Álamos	Salamanca	Salamanca-Fuentes de Oñoro	35,2	34	50	<p>Choque entre el Sudexpreso 807 París-Lisboa y el Semidirecto 1802 Fuentes de Oñoro - Medina del Campo. Se produjo a la salida de la citada estación lado Fuentes de Oñoro, al arrollar el expreso, que debía haber efectuado parada, al ligero, que se encontraba detenido en el citado punto esperando la llegada del expreso para entrar en la estación y realizar el cruce. Descarrilaron las dos locomotoras, un furgón, un coche restaurante y dos coches de primera del expreso, uno de los cuales cabalgó a la segunda locomotora, produciéndose en el mismo la mayor parte de las víctimas del accidente, con graves quemaduras al recibir el vapor escapado de las tuberías de calefacción de dicho coche y de la caldera de la máquina que quedó bajo el mismo. Además murieron seis de los siete miembros de las dotaciones de servicio de las locomotoras de ambos trenes siniestrados y otros seis miembros del servicio de los convoyes -tres trabajadores de RENFE (Los jefes de ambos trenes y una limpiadora del expreso), dos de CIVWL y un Guardia Civil-. Entre el pasaje del ligero no hubo víctimas mortales, al absorber la energía del impacto un coche de primera de madera, que iba vacío, y que resultó aplastado, actuando como aislante. →</p>	<p>La Gaceta Regional de Salamanca, 18-12-1965 (número especial, 4 páginas); 19-12-1965, portada y pp. 1 y 2.</p> <p>El Adelanto de Salamanca, 19-12-1965, portada y pp. 4, 5 y 6; 21-12-1965, portada y pp. 4 y 5; 22-12-1965, portada; 23-12-1965, p. 8.</p> <p>→ La sentencia en el juicio por el accidente condenó por homicidio imprudente al factor y al jefe de la estación del Villar, al considerar probado que habían permitido deliberadamente el paso directo del expreso sin que hubiese efectuado su llegada a la estación el tren procedente de Fuentes de Oñoro. Otra versión, sin embargo, apunta a que los maquinistas del Surexpreso no vieron la señal cerrada de entrada a la estación de Villar de los Álamos debido a la espesa niebla o bien por un problema de frenado no lograron detenerse en la estación. El cruce no se realizó el día del accidente en la estación donde se llevaba a cabo habitualmente, al circular el expreso con dos horas y tres cuartos de retraso.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

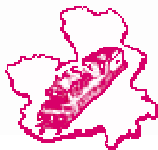
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 15 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
14	10-02-1965	06:10	Grisén - Pinseque	Zaragoza	Madrid - Zaragoza	316,415	34	33	<p>Incendio sufrido en ruta por tres coches de tercera clase de la composición del correo 886 de Madrid (22:10) a Barcelona (17:35). Las unidades afectadas, dos de ellas construidas en 1923 y una en 1928, eran ex-MZA de madera de 9 compartimentos de tercera clase e iban situados a la cola del convoy. El incendio, según declararon los supervivientes, se inició a las 6:10, cuando el tren, que circulaba con doce minutos de retraso, acababa de pasar por Plasencia de Jalón; surgió entonces una llamarada a la altura del asiento 45 del primero de los tres coches siniestrados -número CC 368-, inundándose los mismos de humo y extendiéndose las llamas rápidamente merced al fuerte viento reinante, circunstancia agravada por la velocidad del convoy -70 a 80 km/h-. El factor de Grisén que atendió el paso del tren por dicha estación (que se produjo a las 6:13), declaró que había visto uno de los fuelles de los coches afectados en llamas, así como salir chispas de la parte inferior de los mismos. Cuando el tren se detuvo, a las 6:16, tras activar un mozo de servicio en el tren y los guardias civiles de escolta los aparatos de alarma, los tres coches ya eran por entero pasto de las llamas. De los vehículos siniestrados fueron extraídos treinta cadáveres, casi ninguno de los cuales pudo ser identificado. Las otras cuatro víctimas mortales se arrojaron del convoy en marcha, siendo halladas entre Grisén y Pinseque, con graves quemaduras. Dos días después del accidente, en una zona próxima a la vía, fue hallada una persona herida, que supuestamente (no confirmado) viajaba también en las unidades afectadas por el incendio y se arrojó en marcha, consiguiendo sobrevivir a la caída. →</p>	<p>La Vanguardia, 11 y 12-02-1965, varias páginas, y 17-02-1965, p. 7.</p> <p>ABC, 11-02-1965, portada y páginas 1, 29 y 30; 12-02-1965, p. 41; y 17-02-1965, pp. 45 y 46.</p> <p>RENFE - Disposición de asientos en los coches de la red (1952), Biblioteca Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles).</p> <p>RENFE - Estado General del Material Móvil. Coches y Furgones (1947). Biblioteca Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.</p> <p>→ RENFE descartó un fallo técnico como causa del accidente (calentamiento de ejes, cortocircuito, chispa de la locomotora) atribuyendo el incendio a la acción de algún viajero (colilla, sustancia inflamable en un equipaje...). El asiento punto de inicio del incendio se encontraba, de acuerdo con los esquemas de coches de RENFE, junto a una de las ventanillas del mismo (¿Rejilla de la calefacción? ¿Objeto inflamable situado junto a ella?). La calefacción del coche era eléctrica de tipo Westinghouse.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 16 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
15	09-08-1970	19:29	Legarrés (Urdúliz Landa - Plencia)	Vizcaya	Bilbao - Las Arenas - Plencia		33	165	<p>Choque de dos trenes de la Sociedad de Ferrocarriles y Tranvías de Bilbao. Se produjo en un tramo en curva cerrada situado entre las estaciones de Urdúliz y Plencia, a unos 1200 metros de la última estación, frente al Barrio de Legarrés. Las unidades siniestradas fueron dos automotores eléctricos de dos coches cada uno, uno de los cuales se dirigía vacío a Plencia para cubrir un servicio de refuerzo en sentido Bilbao. El otro realizaba el viaje de Plencia a la capital Vizcaína y llevaba un gran número de viajeros -unos 600- que regresaban de pasar el domingo en las playas. Los automotores que colisionaron llevaban una escasa velocidad en el momento del choque, -unos 40 km/h-, pero los coches de ambas composiciones se empotraron unos en otros, lo que fue la causa del elevado número de víctimas mortales, así como de heridos graves -29-. El choque fue ocasionado por un error de jefe de estación de Urdúliz, quien equivocadamente dio la salida hacia Plencia al tren procedente de Bilbao cuando la vía se hallaba ocupada por el otro convoy. La prensa criticó duramente a la empresa propietaria de la Línea por la situación de dicho jefe de estación, quien desde hacía cuatro días doblaba turno y realizaba él sólo las tareas de su puesto y las del otro empleado habitual de la estación, un guardagujas que se hallaba de vacaciones. El día del accidente, en el momento en que el mismo se produjo, llevaba acumuladas más de catorce horas de jornada, restándole más de tres por cumplir.</p> <p><i>El accidente más grave ocurrido en la vía estrecha española.</i></p>	<p>La Vanguardia, 11-08-1970, pp. 5 y 6, 12-08-1970, p. 5, y 13-08-1970, portada y p. 5; 14-08-1970, pp. 5 y 43 (foto); y 16-08-1970, p. 8.</p> <p>ABC, 11-08-1970, portada interior y pp. 14 y 15, edición Madrid de la mañana; y portada interior y p. 13 de la edición de Sevilla, 12-08-1970, portada interior y pp. 23 y 24 de la edición de la mañana, y p. 25 de la edición Sevilla; y 14-08-1970, p. 21, edición Madrid de la mañana, y p. 44 de la edición Sevilla.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 17 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
16	11-07-1922	02.30	Paredes de Nava	Palencia	Palencia - Ponferrada	20,5	33	+50	Choque entre el correo 423 de Madrid a Gijón y el rápido 406 de La Coruña/Vigo/Gijón a Madrid. El correo embistió al expreso, que se hallaba esperando en la entrada de la estación lado Ponferrada la llegada del otro tren para realizar su entrada en la misma. El primer tren había salido de Madrid a las 18:10. El 406 se componía de máquina 3139, furgón de cabeza, coche cama 844, y otros cinco coches de primera. Sólo el furgón, sobre el cual cabalgó el citado 844, sufrió daños de consideración, quedando aplastado; En cuanto al correo, iba encabezado por la locomotora 3012, furgón - sobre el que montó el tender de la máquina- , coche mixto camas y butacas AVC-16, otros diez coches de asientos de primera, segunda y tercera, y coche correo. Dos de los coches de éste tren resultaron aplastados por los colaterales delantero y trasero, que cabalgaron sobre ellos, produciéndose en los mismos el mayor número de víctimas. Murieron el maquinista y fogonero del correo, el conductor del rápido, y 30 viajeros, todos del correo, tren que llevaba un importante pasaje que se dirigía de turismo a Asturias; 18 de los heridos graves, resto leves.	La Vanguardia, 12-07-1922, p. 15; 13-07-1922, p. 14. EL Heraldo de Madrid, 11-07-1922, p. 1; 12-07-1922, p. 2, y 13-07-1922, p. 2. Biblioteca Nacional. La Voz, 11-07-1922, p. 1. Biblioteca Nacional. La Correspondencia de España, 11-07-1922, p. 1, y 12-02-1922, p. 5. Biblioteca Nacional. La Época, 11-07-1922, p. 1. Biblioteca Nacional. El Sol, 12-07-1922, p. 3, 15-07-1922, p. 3, y 19-07-1922, p. 3. Biblioteca Nacional. La Libertad, 12-07-1922, p. 3. Biblioteca Nacional. El Siglo Futuro, 12-07-1922, p. 1, y 13-07-1922, p. 2. Biblioteca Nacional. Mundo Gráfico, 19-07-1922, p. 16 a 18 (fotos). Biblioteca Nacional.



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

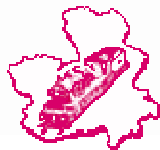
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 18 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
17	11-02-1939	≅ 7:30	Barcelona	Barcelona	Barcelona - Sarriá - San Cugat - Terrasa (F. C. de Cataluña, 1435 mm)		¿+32?	160	Choque de dos trenes en la estación de Plaza Molina. El accidente comenzó cuando un tren procedente de la estación de Les Planes chocó con otro estacionado en Sarriá, debido a un fallo de frenos. A consecuencia del choque, el segundo tren citado salió sin control de la estación de Sarriá hacia Barcelona, adquiriendo gran velocidad sobre la pendiente descendente situada entre los citados puntos, y chocando en la Plaza Molina con otro tren que circulaba en sentido contrario. El diario "La Libertad" de Madrid eleva la cifra de víctimas mortales a 36, calificándola de provisional. El Diario de la Marina (la Habana, Cuba), hacía ascender la cifra de muertes a 53 al día siguiente del suceso, comentando que 22 de los heridos habían fallecido. Se conocen pocos detalles del accidente, debido a la férrea censura impuesta en el momento en que se produjo el mismo.	La Vanguardia, 12-02-1939, p. 7. La Vanguardia, 20-04-2004, p. 7. La Libertad, 12-02-1939, p. 2. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. Diario de la Marina (la Habana, Cuba), 13-02-1939, portada. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

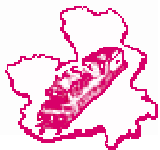
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 19 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
18	12-02-1949	22:15	Els Guiamets - Mora la Nova	Tarragona	Zaragoza - Barcelona	536,8	31	≅ 80	<p>Descarrilamiento del expreso 803 Barcelona - Madrid ocurrido a unos 6 kilómetros de Mora de Ebro y debido según las fuentes del bando franquista a un sabotaje en la vía provocado por una partida de maquis procedentes de Francia (Si bien La prensa editada por las fuerzas políticas republicanas en el exilio desmienten rotundamente su implicación en el suceso, calificándolo de fortuito y atribuyéndolo al mal estado de la vía, acusando al régimen de franco de imputarles la autoría del suceso por conveniencia política). El descarrilamiento se produjo sobre un pontón, en un tramo en curva situado al final de una pendiente que descendía el convoy, el cual iba formado por locomotora y tónder, coche postal, furgón, y coche de segunda, uno de butacas, uno de primera, tres coches camas y coche restaurante. Tres coches del centro de la composición -el de butacas, el de primera clase y el primero de camas- cayeron al barranco del río Asmat. El resto de las unidades del convoy, aunque descarrilaron todas, apenas recibieron daños. El coche de butacas, metálico y con poco tiempo en servicio, fue la unidad más dañada, y en el cual se produjeron la mayor parte de las víctimas mortales, al caer desde una altura de quince metros. Murieron el interventor del convoy, un auxiliar interventor ayudante suyo, y 29 viajeros. De los 80 heridos, 49 necesitaron hospitalización, aunque solamente una quincena lo fueron de alguna gravedad, falleciendo siete de ellos en el hospital de Reus en los días sucesivos al accidente. De acuerdo con una de las fuentes, el tramo de vía donde ocurrió el accidente había sido renovado hacía tan sólo veinte días, colocándose traviesas y carriles nuevos, y la tornillería de fijación a las traviesas y bridas de unión de varios carriles había sido desmontada deliberadamente con objeto de provocar el descarrilamiento.</p>	<p>La Vanguardia, 15-02-1949, pp. 3, 4 (fotos) y 11; 16-02-1949, pp. 2 y 6; 19-02-1949, p. 8, y 20-02-1949, p. 4.</p> <p>ABC, 13-02-1949, pp. 25 y 26, edición Madrid de la mañana, y p. 10, edición Sevilla; 15-02-1949, pp. 7, 13 y 14, edición Madrid de la mañana, y pp. 3 y 8 edición Sevilla; 16-02-1949, portada interior (fotos) y pp. 13 y 21 (esquela que da cuenta del fallecimiento de uno de los heridos), edición Madrid, y p. 5 edición Sevilla (foto); 20-02-1949, pp. 25 y 26, edición Madrid de la mañana (muerte de uno de los heridos), y p. 3 edición Sevilla (foto).</p> <p>Mundo Obrero, 17-02-1949, p. 1; 22-02-1949, p. 2; 24-02-1949, pp. 1 y 2; 03-03-1949, p. 1; 17-03-1949, p. 1, y 24-03-1949, p. 3. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>Imperio, 13-02-1949, p. 1; 17-02-1949, p. 1, y 20-02-1949, p. 1. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>Hoja del Lunes (Madrid), 14-02-1949, p. 1. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p> <p>Solidaridad Obrera, 19-02-1949, p. 2, 27-02-1949, pp. 1 y 2; 04-03-1949, p. 1; y 02-06-1949, p. 1. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 20 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
19	09-12-1933	02:30	Puçol - El Puig	Valencia	Valencia - Tarragona	20,500	¿30?	+100	<p>Atentado que hizo descarrilar el expreso 702 Barcelona - Sevilla. En el curso de los disturbios en que degeneró la huelga revolucionaria de diciembre de 1933, los cuales afectaron a gran parte del país, varios elementos de extrema izquierda levantaron los carriles de la Línea Valencia - Tarragona a la altura del pequeño pontón metálico que en el punto citado cruza la riera del Puig. La locomotora -la americana de Norte número 4532- descarriló junto con las cinco unidades que le seguían -furgón, coche postal, dos terceras y un primera-; al paso del primer coche de viajeros, la estructura del tablero del pontón cedió y éste se desplomó, quedando dicha unidad encajada en el vano del mismo, empotrándose en el referido coche los dos que le seguían. El resto de las unidades remolcadas (un segundo coche de primera, coche cama, coche restaurante, coche correo y furgón de cola) no sufrieron daños importantes. Las fuentes hablan de entre 19 y 30 muertos; una de ellas refiere que de entre los restos de los coches siniestrados fueron extraídos veinticuatro cadáveres, y al menos otros dos heridos fallecieron días después del siniestro en los hospitales de la capital valenciana a los que fueron trasladados.</p>	<p>La Vanguardia, 10-12-1933, pp. 31 y 32; 12-12-1933, pp. 22, 23 y 25;</p> <p>ABC, 10-12-1933, p. 58 edición Madrid; 12-12-1933, p. 16, 23 y 24 edición Madrid; 13-12-1933, pp. 27 y 30 edición Madrid y 21 edición de Andalucía.</p> <p>Mundo Gráfico, 13-12-1933, p. 4 y 22. (Fotos). Biblioteca Nacional.</p> <p>El Sol, 10-12-1933, p. 2, y 15-12-1933, p. 8. Biblioteca Nacional.</p> <p>El Heraldo de Madrid, 11-12-1933, p. 1 (foto), Biblioteca Nacional.</p> <p>La Voz, 11-12-1933, pp. 1, 3 y 6. Biblioteca Nacional (fotos).</p> <p>Boletín Oficial del Estado, 08-03-1934, p. 1860. Decreto por el cual se ordena se aplique la protección ofrecida por la reserva de supersiniestralidad del Seguro Obligatorio de Viajeros, regulado por decreto de 26 de julio de 1929, a las víctimas de los atentados ocurridos en las Líneas de Valencia a Tarragona, Zaragoza a Barcelona, Palencia a la Coruña, y Castejón a Bilbao los días 9, 10 y 14 de diciembre de 1933.</p> <p>Crónica, 17-12-1933, p. 7 (fotos), Biblioteca Nacional.</p> <p>La Lectura Dominical, 16-12-1933, p. 9. Biblioteca Nacional.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 21 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
20	18-12-1966	08:05	Santa Eulalia - Villafranca del Campo	Teruel	Zaragoza - Valencia	89,5	30	6	<p>Choque entre el tren de mercancías 6107 y el ómnibus automotor 2004 de Teruel (07:05) a Zaragoza Campo Sepulcro (10:45), servido por una doble composición de automotores de un solo coche, de los cuales el de cola era un Renault ABJ2, mientras que el de cabeza no ha podido determinarse de que tipo de unidad se trataba. El accidente, al parecer, se debió a que el mercancías, traccionado por una 319 bicabina, y que circulaba vacío, no se detuvo en la estación de Villafranca, rebasando irreglamentariamente su señal de salida, que se hallaba cerrada. En el momento del accidente sobre la zona había una espesa niebla, por lo que se especulaba con que el maquinista del mercancías no viese la señal citada. El tren de mercancías regresaba de la frontera francesa en Irún a Valencia y circulaba con ocho horas de retraso. El automotor circulaba según el horario previsto. En el momento de producirse el choque, ambos trenes circulaban a una velocidad según itinerario de entre 70 y 80 kilómetros por hora. 28 de las víctimas mortales viajaban en el coche de cabeza del automotor, que quedó aplastado entre la máquina del mercancías y la unidad de cola del ómnibus. El coche de cabeza además se incendió debido a la inflamación del gasoil derramado al romperse con el choque su depósito de combustible. A bordo del ómnibus se encontraban en el momento del accidente unas cuarenta personas, entre personal de servicio y viajeros. De acuerdo con la información consultada y debido a las bajas temperaturas, los pasajeros se habían acomodado mayoritariamente en la unidad de cabeza del ómnibus por recomendación del interventor del tren, al indicarles éste que dicho coche disponía de mejor sistema de calefacción.</p>	<p>La Vanguardia, 20-12-1966, portada (foto) y p. 5; 21-12-1966, p. 7; 22-12-1966, p. 11, y 25-12-1966, p. 6.</p> <p>ABC, 20-12-1966, portada (foto a toda plana) y páginas 63 y 64, edición Madrid de la mañana; 22-12-1966, p. 57, edición Sevilla, y p. 75 edición Madrid de la Mañana.</p> <p>Hoja Oficial del Lunes (Madrid), 19-12-1966, pp. 1 y 9. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

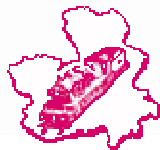
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 22 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
21	15-03-1968	13:56	Robledo de Chavela - Santa María de la Alameda	Madrid	Madrid - Irún	70,5	28	≅ 80	<p>Choque entre el TER 251 Madrid -Coruña/Vigo (vía Zamora - Orense) y el tractor 10510, que circulaba aislado. El TER estaba formado por una doble composición de las unidades 9732 - en Cabeza, con destino a Coruña-, y 9736 -en cola, destino Vigo-, con los dos coches motores de segunda en los extremos de la composición, y los dos primeras remolques en el centro de la misma. Había salido de Madrid a las 12:35 con 151 pasajeros y 12 empleados del servicio. En el momento del accidente el TER circulaba por un cantón de vía única establecido entre Santa María y Robledo por Obras. El tractor, procedente de Ávila, parece que perdió los frenos antes de llegar a las Navas del Marqués, cruzando sin detenerse la estación de Santa María, -donde debía haber efectuado parada para esperar la llegada del TER-, dando su conductor señales de alarma. Ante la situación, el jefe de Santa María trató de descarrilar el tractor entreabriendo la aguja de salida, pero dicha unidad la talonó, entrando en la vía por la que circulaba el TER y colisionando con el mismo. El coche de cabeza del TER cabalgó sobre el tractor, e Inmediatamente después del choque, se produjo un incendio al inflamarse el gasoil derramado de sus depósitos, el cual se extendió al segundo coche y al tractor; Murieron el maquinista del TER, su ayudante, el jefe del convoy y otras 21 personas que viajaban en el mismo tren, -casi todas en el coche de cabeza-, así como los cuatro ocupantes del tractor; resultaron además 21 heridos graves y más de 50 leves. La unidad de cola del TER no sufrió apenas daños, utilizándose en los momentos siguientes al accidente para transportar hasta el Escorial a los heridos de menor consideración. El tractor 10510, pese al incendio, tampoco sufrió graves daños, siendo reparado y volviendo a prestar servicio tras el accidente. El 9732 quedó destruido en el accidente y fue desguazado in situ.</p>	<p>La Vanguardia, 16-03-1968, portada y pp. 3 y 8; 17-03-1968, p. 7; y 24-03-1968, p. 6.</p> <p>ABC, 16-03-1968, portada exterior (foto a toda plana), y pp. 15 (fotos), 49 y 50, edición Madrid de la mañana, y portada interior y pp. 39 y 40 edición Sevilla; 17-03-1968, pp. 63 y 64, edición Madrid de la mañana, y pp. 35 (fotos), 87 y 88 edición de Sevilla; 24-03-1968, p. 62, edición Madrid de la mañana, y p. 65, edición Sevilla.</p> <p>Ferropedia.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

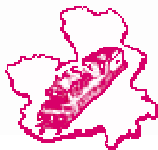
Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 23 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
22	09-01-1961	07:25	L' Hospitalet de Llobregat	Barcelona	Barcelona - Tarragona	672,900	25	43	<p>Choque frontal, a la altura de la bifurcación de Casa Antúnez, entre el expreso 704 Valencia 23:00 - Barcelona 07:45 y el mercancías especial de circunvalación CB-1, formado por vagones plataforma vacíos y que, procedente de Sants, circulaba en sentido contrario al tren de viajeros. El expreso de Valencia, de acuerdo con los datos de las fuentes consultadas, que se señalan, circulaba en tracción simple eléctrica (Locomotora 7652), furgón, vagón con calderín y seis coches de viajeros, a saber, 6138 de primera clase, 1030 metálico mixto de butacas; el segunda clase número 2336 de madera, 2 coches metálicos de tercera (cuyo número no se cita) y un coche cama (no se dan más datos acerca del mismo). El mercancías, a la par, se supone circulaba a una velocidad de unos treinta kilómetros por hora; de acuerdo con las fuentes consultadas, circulaba en tracción eléctrica y hacía el servicio de circunvalación de la ciudad Condal. Se apunta como causa del accidente el que el expreso no respetase las señales que anunciaban parada a la salida de la estación de L' Hospitalet, rebasando las mismas a una velocidad de 80 kilómetros por hora, que mantenía en el momento del impacto. El expreso, que circulaba según el horario previsto, no tenía parada comercial programada en Hospitalet. La mayor parte de las víctimas mortales que resultaron del accidente viajaban, al parecer, en el coche de segunda de madera, que, mucho más endeble, resultó aplastado, debido a que los coches adyacentes de la composición, ambos metálicos, se empotraron en el mismo; De la dotación del tren murieron el ayudante del expreso, el maquinista, el jefe de tren y otro ferroviario del mercancías, y el encargado de calefacción del expreso, que viajaba en el vagón calderín, a consecuencia del incendio declarado en el mismo tras la colisión.</p>	<p>La Vanguardia, 10-01-1961, pp. 4 y 5; 11-01-1961, pp. 20 y 21; 13-01-1961, p. 17; 14-01-1961, p. 23; 24-01-1961, p. 21 y 05-12-1964, p. 24 (Juicio por el accidente).</p> <p>ABC, 11-01-1961, p. 38, edición Madrid de la mañana, y p. 21 edición Sevilla; 13-01-1961, p. 32, edición Madrid de la mañana y p. 26, edición Sevilla; y 14-01-1961, p. 25 y 35 edición Madrid de la mañana (fotos); y 24-01-1961, p. 37, edición Madrid de la mañana.</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 24 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
23	09-04-1925	18:45	Las Planas - Sarriá	Barcelona	Barcelona - Tarrasa (Ferrocarriles Catalanes)		24	+100	<p>Descarrilamiento de un convoy procedente de Les Planes, chocando posteriormente contra la pared de una trinchera, un muro y varios postes y una subcentral del servicio de electrificación de la Línea. De acuerdo con la opinión de los ingenieros de la Línea, en el interior del túnel de Vallvidrera, donde existía una señal de cambio de tensión en la catenaria, el tren, formado por tres unidades - coches motores de segunda y tercera a cola y remolque de tercera en cabeza- se detuvo para efectuar el mismo, pero al conductor se le olvidó realizar dicho cambio o no lo hizo correctamente, lo que provocó un cortocircuito en el sistema motor de la unidad, la cual debido al mismo quedó sin tracción y sin frenos (los coches iban provistos de frenos tanto eléctricos como de aire comprimido). El cortocircuito originó un pequeño incendio en los coches motores, lo que obligó a detener el tren en el túnel. Tras ser sofocado el incendio por el interventor y el conductor del convoy, éste último trató de nuevo de poner el mismo en marcha sin percatarse de la avería que había provocado, y el tren comenzó a rodar sin control a favor de la pendiente de 40 milésimas del tramo, alcanzando una curva situada a unos cien metros de la salida del túnel referido, en el lugar conocido como "Apeadero de la Bonanova", donde descarriló, produciéndose el choque con los elementos ya referidos, y resultando seriamente afectada la parte delantera de la caja de la unidad de cabeza, en la cual se produjo la mayor parte de las víctimas; el tren llevaba un importante pasaje - unos 600 viajeros- (era festivo, jueves Santo). El incendio que se había declarado momentos antes del descarrilamiento se reanudo y comenzó a extenderse por el convoy, si bien pudo ser rápidamente sofocado. Las víctimas mortales del suceso fueron el conductor de la unidad y veintitrés de los pasajeros. Hubo además una veintena de heridos graves y unos 90 leves.</p>	<p>La Vanguardia, 11-04-1925, p. 9; y 28-10-1925, p. 19.</p> <p>El Imparcial, 10-04-1925, p. 2, 11-04-1925, p. 2, 12-04-1925, portada (foto) y p. 2, y 17-04-1925, p. 4. Biblioteca Nacional.</p> <p>El Heraldo de Madrid, 10-04-1925, p. 3, y 11-04-1925, p. 2. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Libertad, 10-04-1925, p. 3; 11-04-1925, p. 4, y 12-04-1925, p. 4. Biblioteca Nacional.</p> <p>El Sol, 10-04-1925, p. 1; 13-04-1925, pp. 6 y 8, y 17-04-1925, p. 8. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Voz, 10-04-1925, p. 1; 11-04-1925, p. 8, 13-04-1925, pp. 2 y 8, y 23-04-1925, p. 6. Biblioteca Nacional.</p> <p>La Época, 10-04-1925, p. 3. Biblioteca Nacional.</p> <p>El Siglo Futuro, 11-04-1925, p. 2. Biblioteca Nacional.</p> <p>Mundo Gráfico, 15-04-1925, pp. 8, 11, 12 y 14 (reportaje fotográfico).</p>



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 25 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
24	16-02-1941	23:30	Zumaya	Guipúzcoa	San Sebastián - Bilbao	79,5	+22	130	Caída desde el puente sobre el río Urola existente en las cercanías de la estación citada del correo número 21 de los Ferrocarriles Vascongados, de Bilbao a San Sebastián, que había quedado detenido sobre el mismo por un corte del fluido eléctrico de alimentación a la catenaria. El tren llevaba un retraso acumulado de cerca de tres horas debido al temporal (debía haber llegado a San Sebastián a las nueve de la noche). Tras salir de Zumaya, el convoy quedó detenido varias veces, consiguiendo reanudar su marcha hasta alcanzar el puente sobre el Urola (Conocido como Puente de San Miguel), que se encuentra situado a unos 150 metros de la salida de la citada estación. Ya sobre el puente, el tren quedó detenido de nuevo por otro corte en el suministro de corriente eléctrica, y, a los pocos momentos, una racha de viento de gran intensidad hizo que volcasen once unidades del convoy, tres de las cuales (el furgón postal, un coche de tercera y otro de primera) cayeron al río, y las ocho restantes sobre un terraplén cercano al puente. El accidente se engloba en el cúmulo de desastres causados en toda la Península Ibérica por el temporal conocido popularmente como "el Ciclón del 41", (borrasca tipo ciclogénesis explosiva), que causó, entre otras desgracias, el incendio parcial de la ciudad de Santander.	La Vanguardia, 18-02-1941, p. 2. ABC, 18-02-1941, p. 5, edición Madrid de la Mañana. Labor, 18-02-1941, p. 1. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. Heraldo de Zamora, 17-02-1941, p. 2. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura. Avisador Numantino, 19-02-1941, p. 1. Servidor de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura.



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Apartado de Correos 323, 13080 - Ciudad Real

<http://www.fcmaf.es> fcmaf@gmail.com

Accidentes: AF-ESP/G

Edición: 01

LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

Fecha: Enero de 2019

Hoja 26 de 27

Nº	Fecha	Hora	Lugar	Provincia	Línea	Km	Muertos	Heridos	Circunstancias del accidente	Fuentes
25	28-02-1977	14:52	Sant Andreu de la Barca - Pallejá	Barcelona	Barcelona - Martorell (Vía estrecha)	28,850	22	105	<p>Choque frontal de dos trenes de FEVE. Los trenes implicados fueron el 164 ,que realizaba el trayecto de Martorell SEAT a Barcelona, servido por una doble composición de unidades eléctricas de tres coches cada una, el cual llevaba unos 250 viajeros a bordo, y 411, formado por una doble composición de automotores diésel MAN de dos coches, que de Barcelona - Plaza de España se dirigía a Igualada. Éste último tren circulaba con trece minutos de retraso; el 164, igualmente, acumulaba en el momento del accidente un retraso de ocho minutos. El choque se produjo a 300 metros de la aguja de entrada lado Barcelona de la estación de Sant Andreu. La causa del choque fue que el convoy procedente de Martorell no respetó la señal de salida de la referida estación, que se hallaba cerrada. Una de las fuentes consultadas especulaba con que el conductor de dicho tren pudiese haber sufrido un infarto, consecuencia del cual se desvaneció, perdiendo el control de la unidad; la noticia no aparece confirmada posteriormente por ninguna fuente oficial. Como consecuencia de la colisión, el primer coche de la unidad eléctrica (número 5104) volcó de costado sobre la carretera nacional II, adyacente a la vía, cayendo a la misma desde una altura de cuatro metros; su caja sólo sufrió ligeros daños. El coche de cabeza del automotor diésel en cambio resultó aplastado por el impacto en su tercio delantero, empotrándose además su parte trasera ligeramente en el segundo coche de la composición. La velocidad de las unidades en el momento de la colisión, de acuerdo con fuentes de FEVE, debía ser de 50 a 60 kilómetros por hora. Murieron los maquinistas y ayudantes de los dos trenes implicados, y 18 viajeros; de los 105 heridos, 2 resultaron muy graves; 26 graves, otros 38 de pronóstico reservado y 39 leves.</p>	<p>La Vanguardia, 01-03-1977, portada y pp. 3, 4 y 29; y 02-03-1977, p. 30; 03-03-1977, p. 26;</p> <p>ABC, 01-03-1977, Portada exterior (foto a toda plana), y pp. 9 (foto) y 56, edición Madrid; y pp. 4 (fotos) y 38 edición Sevilla; 02-03-1977, p. 43 (51), edición Madrid; y 03-03-1977, p. 50 (62) edición Madrid.</p>

