

EL TREN DE LOS PRESOS

Antonio Pérez

«En una guerra, la primera víctima es la verdad».

La Guerra Civil sigue su curso destruyendo vidas, familias y bienes materiales. El denominado «Frente Norte» termina de sucumbir ante las tropas sublevadas —octubre 1937—. De inmediato se procede a la clasificación de prisioneros en distintos campos de concentración y de ellos se seleccionan cerca de doscientos operarios cualificados de las Vascongadas para ser trasladados a las fábricas militarizadas de Sevilla —Parque de Recuperación de Vehículos y otras—. Un convoy mixto formado por material de guerra a reparar y estos presos, junto con el correspondiente personal de vigilancia, parte de Bilbao con destino Sevilla a través de la zona ya afianzada por los rebeldes: Vitoria, Burgos, Valladolid... hasta tomar la Vía de la Plata. Llevan varios días de extenuante viaje, hacinados en vagones de carga ventilados solo por las rendijas que quedan entre las tablas de estos y por el ventanuco de iluminación. Duermen directamente sobre los propios listones del coche y las nefastas condiciones higiénicas hacen del vagón un lugar pestilente e insalubre, pues no pueden lavarse y, además, realizan las necesidades fisiológicas en el mismo vagón a través de un agujero que evacua a la vía. Comen al día un chusco y una «latilla» de pescado con un trozo de queso o rancio embutido. El convoy realiza interminables paradas en estaciones esperando vía libre para seguir el itinerario previsto. Un largo y «eterno» viaje.



El día 19 de noviembre, pasadas las diez y veinte de la noche, este tren sale de la estación de Guadalcanal hacia la de Alanís. En este trayecto hay zonas de grandes pendientes y el convoy aumenta su velocidad de forma alarmante. Tal es el traqueteo que se siente en los vagones de prisioneros, que uno exclama:

— ¡Joder con el maquinista! Parece que tiene prisa por llegar a Sevilla.

A lo que otro compatriota, sentado en un oscuro rincón e iluminado solo por la lumbre de su cigarro de picadura, le contesta como augurando la tragedia que se avecinaba:

—Este lo que quiere es librarse de nosotros. No hemos muerto en el frente y ahora vamos a hacerlo en este maldito tren.

El convoy serpentea por la serranía con velocidad desmedida que aumenta de minuto en minuto. Quizás el exceso de carga o los pocos vagones de freno, la acercan al límite del descarrilamiento. Los pitidos reiterados y desesperados que emite la locomotora para comunicarse con los coches de freno nada pueden hacer. La fuerza centrífuga se siente con dureza y cada vez más intensa en las sucesivas curvas. Al salir de la que da vista a la estación de Alanís...

El impacto es brutal. Un estruendo de muerte inunda aquellos parajes en la oscuridad de la noche. Los cuerpos de las personas salen disparados hacia adelante para estrellarse en no se sabe donde, porque los furgones se rompen en mil pedazos y sus tablas se convierten en espadas asesinas que ensartan cuerpos como si fueran de mantequilla. Gritos de dolor se oyen entre el amasijo de hierros retorcidos. Las punzantes astillas de madera ya tienen cobradas sus correspondientes víctimas. Un preso se despierta tras momentos de estar inconsciente por el golpe recibido en la cabeza, mientras unas gotas de líquido caen sobre su cara. Levanta la vista para saber qué es, comprobando con estupefacción, a pesar de la poca luz que llega del farol de queroseno de la estación, que es el fluido de vida que se escapa del cuerpo de un compañero que, cabeza abajo, cuelga sobre él. A duras penas, todavía aturdido por el impacto, sin saber muy bien lo que ha pasado y quitándose chatarra de encima, se levanta y comprueba horrorizado toda la dimensión de aquella macabra escena. Una montaña de materiales deformados salpicada por cadáveres y trozos humanos, se alza ante su atónita mirada. Cuerpos inmóviles, sin vida, son solo bultos estremecedores en la oscuridad. Otros quedan repartidos en múltiples pedazos entre la morralla, como piezas de un aterrador puzle. Muchos gritan de dolor y piden auxilio en la oscuridad. Sin pensar en sí, con

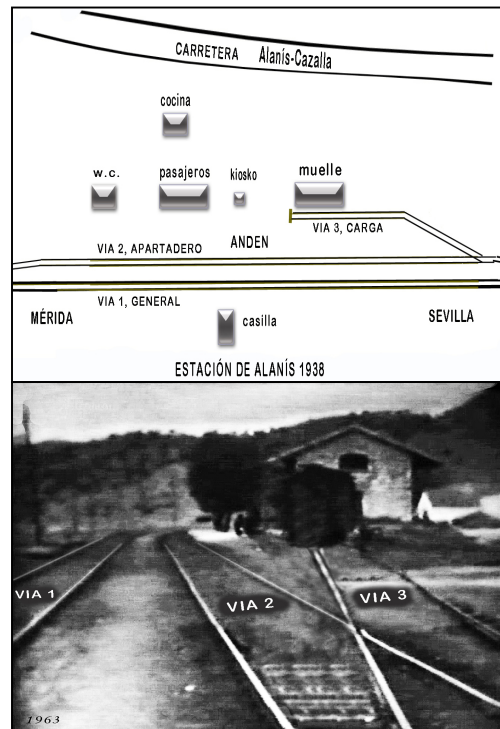
presteza, se dirige a los lugares donde escucha quejidos y súplicas de ayuda. Logra sacar a cuatro compañeros de entre las garras de aquel montículo de muerte, antes de que fuera requerido por los soldados supervivientes, para que se reuniera junto a otros prisioneros, en un lugar apartado del andén.

Hasta aquí, un breve relato novelado de lo que pudo ocurrir. La realidad fue muchísimo peor. Tras ochenta años de olvido, vuelve a la luz de estas páginas para que las nuevas generaciones sepan de él, pues durante la mayor parte de este tiempo se ha mantenido silenciado. Ahora, los hechos deben contarse con objetividad, rigor y perspectiva histórica, desprendiéndose de emociones partidistas y basándose en los escasos documentos existentes, ya que, son pocas las personas vivas que fueron testigo de alguna acción consecuente al suceso y casi ninguna las que lo pueden recordar con cierta imparcialidad.

En el acta de la compañía de ferrocarriles MZA —Madrid, Zaragoza, Alicante— puede leerse:

La estación de Alanís se encuentra situada en una trinchera con gran pendiente de llegada. En ella existen dos vías: la general y la vía apartadero, estando prevenido que el disco esté siempre cerrado, como precaución, con lo cual el guarda se limita a autorizar con su presencia la entrada del tren.

El tren 5759, de mercancías, se estacionó en Alanís en vía apartadero, y cuando el jefe se dirigía a dar orden de marcha a la máquina 1229, que se hallaba en vía general, advirtió al guarda agujas a situarse en el disco porque a las 22 horas 57 minutos hacía su entrada este tren a gran velocidad por vía apartadero chocando con el tren 5760, habiendo invertido por lo tanto, en recorrer el trayecto que existe desde Guadalcanal a Alanís 14 minutos, siendo los concedidos para recorrer este trayecto 34 minutos.



El tren 5759 se componía de 26 carruajes cargados [...] y el tren 5760 se componía de un furgón, 8 coches, 1 vagón de banquillo con prisioneros rojos y un

escolta, 1 vagón de impedimenta y 7 de material de guerra con 260-270 toneladas de peso y 5 frenos servidos, quedando a consecuencia del choque interceptadas las dos vías de que dispone la estación, empotradas las máquinas y los coches amontonados completamente desechos⁽¹⁾.



¿El acta se redactó así adrede?, ¿en ella queda todo claro y nítido?, ¿por qué la máquina 1229 estaba en vía 1?, ¿de qué tren era esa locomotora?, ¿cómo estaban las agujas? Muchas son las preguntas porque el oscurantismo también ha sido mucho a lo largo de ocho décadas. El resumen de la versión oficial es que fue un lamentable accidente: *El tren “se escapó” y se metió en la vía 2 o apartadero, chocando con las mercancías que estaba estacionado en ella.*

Durante más de la mitad de estos ochenta años no se podía hablar de las «cosas de la guerra». En la otra mitad, ya en democracia, tampoco se ha hablado, quizás porque era un asunto lejano y poco conocido por la generación siguiente. Ha sido a partir del año 2005 cuando se ha intentado poner luz en tanta oscuridad, para sacar de las garras del olvido a uno de los accidentes ferroviarios más oscuros y silenciados de la historia. Aun con esto, todavía no hay una claridad absoluta del por qué de este infortunado y lamentable suceso.

Conceptos previos:

En España había tres grandes compañías privadas de ferrocarriles en esa época. Una de ellas era MZA. Cada cual tenía sus normas y señales propias para la misma función. Alguna permitía que, ante un disco rojo, el tren aminorara la marcha hasta la velocidad del paso de un hombre y se aproximara con mucha precaución a la estación.

1) Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación Ferrocarriles Españoles: Libro de Actas del Consejo de Administración de la empresa MZA, segundo semestre de 1937, pág. 96-97. Acta de fecha 30-11-1937.

Por las imágenes anteriores conocemos como era la estación de Alanís en aquel tiempo. El trayecto Guadalcanal-Alanís tiene una pendiente media de 17 milésimas —milímetros de bajada por metro horizontal—, aunque hay tramos que superan con mucho este porcentaje, dada la orografía del terreno. Incluso hay un túnel en él, para poder superarlo.

La estación de Alanís —llegando desde Guadalcanal— se encuentra en una pequeña recta, al salir de una trinchera en curva a la izquierda. El disco se encontraba dentro de la trinchera, no habiendo visibilidad entre este y la estación. Esta señal servía para dar «vía libre» si estaba en blanco y realizar una detención ante él si estaba en rojo o cerrado. En la recta estaban las agujas de este lado de la estación para las vías 1 y 2 —hoy día ya desaparecidas por haber quitado la estación, quedando un apeadero y una sola una vía—.

Era habitual en esta línea, que desde Villanueva del Río y Minas hasta superar el Puerto de Llerena —por encima de Guadalcanal—, los trenes pesados fueran apoyados por una máquina de refuerzo, que después volvía a Villanueva hasta una nueva intervención.

Se dice que «una vía está hecha» cuando la aguja da paso por esta vía.

Los trenes extraordinarios no llevaban horario en su recorrido, teniendo que esperar en las estaciones hasta que hubiera vía libre para continuar la marcha, tras pedir permiso, por teléfono o telégrafo, a la estación siguiente.

Un tren se dice que «se ha escapado» si la velocidad es excesiva y no se puede detener. Un gran convoy necesita de vagones que también frenen y ayuden a la locomotora. La comunicación entre el maquinista y los operarios de estos es a través del silbato de la locomotora: dos silbidos cortos y seguidos, indican «aplicar freno». Un silbido breve, «aflojar freno». Muchos silbidos cortos significan «alarma» y el tren debe detenerse. Así hasta siete tipos distintos de estas señales.

Aquellas máquinas llevaban frenos de zapatas que llegaban a ponerse incandescentes por demasiado uso, dejando de frenar e incluso saltando chispas a los bordes de la vía, de ahí que, en verano, los incendios fueran frecuentes en la zona de la sierra de Hamapega. Además, por si las ruedas patinaran sobre el raíl —por mucha carga y pendiente, bloqueo de ruedas, hielo en las vías, etc.— las máquinas llevaban un depósito con arena, para ir vaciando sobre los raíles, por delante de las ruedas, y así aumentar la adherencia.

Por último, se dice —en voz baja— entre los ferroviarios, que cuando un tren se escapa hay que detenerlo «lo antes posible y “casi” como sea», por el peligro que supone para los demás y para si mismo.

El accidente:

El tren de mercancías 5759, con dirección Mérida, había estacionado en vía 2 o apartadero. La máquina 1229 se hallaba en vía 1 o principal, pero no sabemos si pertenecía a este tren y había salido a esta vía para hacer alguna maniobra o si era una locomotora que volvía hacia Villanueva, tras haber ayudado en la subida al Puerto de Llerena a otro tren, esperando en la estación de Alanís a que llegase el tren mercancía para poder seguir.

Por otra parte, el convoy 5760 con material de guerra y prisioneros, venía conducido por un maquinista, posiblemente, no habitual de esta línea, de ahí que no supiera las considerables pendientes que debía afrontar y, además, de noche. Hoy día no se puede conducir un tren por una vía si no se ha hecho prácticas previas sobre ella, pero estábamos en plena Guerra Civil y si la norma más fundamental del derecho a la vida se violaba sin consideración, ya me dirán las de menor importancia. Además, para los carruajes de mercancía que lo componían y la pendiente de estos tramos, los cinco vagones de freno eran insuficientes. Todo ello hizo que el tren adquiriera una velocidad excesiva y cuando el maquinista quiso reaccionar ya fue tarde. El convoy se convirtió en «un tren escapao» y el tiempo tardado en el trayecto fue de 20 minutos menos del establecido, con lo cual cogió desprevenidos al jefe de estación de Alanís y al guardagujas, que andaban ocupados en las maniobras de la máquina 1229 y/o aparcando el tren de mercancías 5759, porque quedaba tiempo de sobra hasta la hora de paso prevista para el tren especial.

Según el acta de la compañía, el tren 5760 entró a toda velocidad en vía 2, de lo cual se deduce que esta vía «estaba hecha», bien para las maniobras de la máquina 1229 o posiblemente para la próxima salida del tren mercancías 5759, aunque en algunos sitios se dice⁽²⁾ que iba a pasar la noche en la estación de Alanís y por eso estaba aparcado en vía 2, dejando el paso libre por vía 1.

Cada persona entrevistada, más o menos conocedora de este accidente, tiene solo vagos recuerdos al respecto, como consecuencia del paso del tiempo y del oscurantismo a que fue sometido. Además, el rigor de estos queda en

2) http://www.ivoox.com/el-tren-19-noviembre-1937-alanis-audios-mp3_rf_1214131_1.html. Cuentos y microrrelatos para radio. Posdast de Gorka Fernández (visitada 20-02-2017).

entredicho cuando se nota que son poco congruentes y, además, se detecta que han sido contaminados por su ideología política.

Las declaraciones del preso superviviente³⁾ de nuestra historia, que en 2009 y con 92 años, decía que: *pusieron una locomotora en medio de la vía 1 para detenerlo y al chocar con esta, después se empotró con el tren mercancías aparcado en la vía 2*. Esto es dudoso y se puede rebatir:

- a) Los trenes no tenían comunicación con las estaciones. Ni la de Guadalcanal ni la de Alanís sabían lo que pasaba en el trayecto. Y si lo hubieran sabido... ¿Quién tenía autoridad y mando para asumir y decidir —en tan poco tiempo— semejante crimen?
- b) También tiene en contra las leyes de la física, pues el tren con los prisioneros al salir de una curva a izquierda, según su sentido de marcha, y a gran velocidad, al producirse el choque con esa máquina solitaria en vía 1, que sería la 1229, la fuerza centrífuga haría que descarrilara hacia la derecha, con lo cual no pudo chocar con el tren mercancías estacionado en vía 2, que quedaba en su izquierda. Además, el tren escapado —según el acta— entró por vía 2 —deduciéndose que todavía estaba hecha— y no como resultado del choque previo con esta locomotora.
- c) Para los sublevados, no era beneficioso perder esa mano de obra cualificada, apreciada y gratis, para reparar ese material de guerra y cualquier otro en el futuro.
- d) Políticamente, perdían mucho con este accidente, de ahí que se mantuviera en el máximo secreto, pues para el nuevo régimen que se auguraba si ganaban la guerra, este sería un ejemplo de su mala organización e ineficacia. Además, el accidente iba en contra de su lema: «vale más un prisionero trabajador que un prisionero muerto».

Por otro lado, tenemos a algunos familiares de presos fallecidos —porque también hubo más de una docena de muertos que no eran presos— que dicen fue un sabotaje, sin dar explicación alguna a esta idea, ni tampoco, por quién fue cometido. Esto también puede rebatirse:

- a) Sabotaje por el ejercito sublevado no tiene sentido, por las razones arriba expuestas.
- b) Sabotaje por algún grupúsculo fanatizado de izquierda escondido en estas sierras tampoco, pues para realizar un acto de semejante precisión

3) Romualdo Royo Jauregui: declaraciones videograbadas para la Sociedad de Ciencias Aranzadi. Investigación sobre este suceso.

hace falta una mínima infraestructura de información y eficientes medios de comunicación, cosa que se sabe no existían, pues se llevaba año y medio de guerra y los pocos que andaban por estas sierras iban de paso hacia la zona republicana. Además, puede añadirse que hasta fin de 1940 se dieron algunas batidas por esta zona para apresar escondidos —con Guardia Civil y Ejército⁽⁴⁾— y su resultado fue casi nulo, salvo algunos casos individuales.

- c) También habría que contar con la carga moral que supone sacrificar a muchos de los tuyos para evitar que el enemigo se beneficie de ellos.

Y otra cuestión que yo planteo, después de haberle dado muchas vueltas a este caso, es la siguiente: «Si según el acta —que reconozco es parte interesada— el trayecto se hizo en 14 minutos cuando lo usual eran 34, esto nos da una velocidad 2,4 veces mayor de la normal. Si, además, se partió de cero en la estación de Guadalcanal y se utilizaron los frenos que aminorarían velocidad en los primeros kilómetros; en los últimos kilómetros del trayecto —ya escapado— esta tuvo que ser triple o cuádruple de la habitual, cosa casi imposible de soportar por este tipo de vía y, además, con muchos tramos en curva. En cualquiera de estas, antes de llegar a la estación de Alanís, el convoy hubiera descarrilado debido a velocidad tan excesiva». Pienso que algo se debió falsear u omitir para exculpar a la compañía y/o al ejército sublevado.

Por todo lo anterior, el resumen de mi tesis es: «El convoy venía escaso de frenos para este complicado tramo, lo que hizo que aumentara su velocidad de forma excesiva. La vía 2 estaba hecha, quizás por las maniobras de la máquina 1229 o por el aparcamiento del tren mercancía —pues en ningún sitio se dice de qué dirección procedía—. El personal de la estación, sin saber nada de la velocidad del tren que llegaba, apuró el tiempo previsto y cuando se disponía a preparar la estación para recibir al tren militar, este les sorprendió, saltándose el disco en rojo y entrando a toda velocidad por vía 2, donde estaba el mercancías aparcado ¡Todo se alió en contra de la vida!».

Tampoco estoy de acuerdo con las conclusiones del Tribunal Militar que llevó el caso y que achacó al maquinista —que murió junto a los fogoneros— la culpa del suceso, porque se sabe que en aquella época se obligaba a los trabajadores de un tren a conducirlo en estado deficiente —ya que muchos eran de izquierda e intentaban poner obstáculos a estas acciones—, como sucedió en el mayor accidente de España, ocurrido en el túnel de Torre del Bierzo (1944), donde la versión oficial dice fueron 75 muertos y otras fuentes más de 400.

4) AMA, legajo 51, pág. 8. Acta 24-septiembre-1938; Acta 14-diciembre-1940. Batidas con Jefes, Oficiales y Suboficiales de la G.C. ; legajo 51, pág. 36. Acta 3-diciembre-1938. Batida con Capitán y 30 soldados;

La información:

Inmediatamente al accidente, se organizaron servicios de ayuda desde el Ayuntamiento de Alanís y pueblos de alrededor, así como el envío de un tren sanitario y ambulancias desde la capital, trasladándose a la estación de Alanís: *El Capitán de la 5ª Unidad, Sr. Bahamonde, los médicos y practicantes de la compañía, el Interventor del Estado y Sobrestante de Obras Públicas, y el personal superior de tracción y explotación con personal subalterno, procediendo rápidamente a la extracción de muertos y heridos. [...] Inmediatamente comenzó a actuar el Juzgado Civil, pero requerido de inhibitoria por el Juzgado Militar, entregó a éste las primeras actuaciones* ⁽⁵⁾.

Desde que el Juzgado Militar tomó el mando, poca información se filtró al exterior. Algunos periódicos dieron pequeñas reseñas de lo sucedido en páginas interiores y en su sección de noticias varias. Así, *El Correo de Andalucía* da la noticia el domingo 21 y lo hace de esta manera:

Por referencias particulares supimos ayer en Sevilla que en la madrugada anterior ocurrió un accidente en la estación de ferrocarril de Alanís, al deslizarse por una pendiente un tren de viajeros y chocar con un mercancías que estaba parado.

Se ignoran detalles concretos, pero parece que han sido varias las víctimas entre muertos y heridos.

Tanto las autoridades de Alanís como las de Guadalcanal, Constantina y Cazalla de la Sierra acudieron en auxilio de las víctimas.

El tren de viajeros quedó completamente destrozado ⁽⁶⁾.

ABC de Sevilla, del domingo 21, deja escapar la noticia en su página 10, en la reproducción escrita de la charla radiofónica —arengando a la retaguardia— que el General Queipo de Llano había emitido la noche antes. Esta terminaba así:

Únicamente la noticia de un choque habido en un túnel, en cuyo sensible accidente ha habido 41 muertos y varios heridos. Eran todos pobres muchachos de los que habíamos hecho prisioneros en el Norte y que venían para un presidio del Sur. No murieron luchando contra España y ahora los infelices han encontrado la muerte.

5) Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación Ferrocarriles Españoles: Libro de Actas del Consejo de Administración de la empresa MZA, segundo semestre de 1937, pág. 96-97. Acta de fecha 30-11-1937.

6) El Correo de Andalucía: Choque de trenes en Alanís. Sevilla, domingo 21-11-1937, pág. 8.

¡Dios los tenga a su lado! Buenas noches, señores⁽⁷⁾.

La crónica de tan importante accidente, como tal información, la da en la página 22 y según la reproducción del cuadro adjunto. Nótese que dice «un tren especial» y «algunos muertos y heridos»...

El día 23, inserta otra nota con este texto: *El Gobernador se ha dirigido a los Ayuntamientos de Alanís, Guadalcanal, Cazalla de la Sierra y Constantina, agradeciéndoles su comportamiento humanitario con motivo del accidente ferroviario ocurrido noches pasadas en la estación del primero de dichos pueblos*⁽⁸⁾.

ABC. SEVILLA, domingo 21-11-1937
pág. 22

Informaciones de la provincia

Choque de trenes en la estación de Alanís

En las primeras horas de la madrugada de ayer se tuvieron noticias en esta capital de que en la estación de Alanís habían chocado, a las once de la noche, un tren especial y otro de mercancías, resultando algunos muertos y heridos.

Desgraciadamente estas noticias han tenido confirmación oficial.

Inmediatamente de conocido el accidente se organizaron trenes de socorro, enviándose también camiones y ambulancias de Sanidad.

Las autoridades y vecindario de Alanís, así como los de El Pedroso, Guadalcanal, Constantina y principalmente de Cazalla de la Sierra, que se trasladaron rápidamente al lugar del siniestro, permanecieron durante toda la noche y la mañana de ayer prestando abnegados y valiosísimos auxilios.

Este mismo día el periódico *La Unión*, da también esta información del Gobierno Civil, terminando con este párrafo: [...] *como se sabe, en este accidente ferroviario hubo heridos, que fueron muy bien atendidos, quedando cómodamente hospitalizados muchos de ellos*⁽⁹⁾.

Y aquí termina la información fundamental del accidente en la prensa sevillana. No hay referencias de que los diarios vascos o de cualquier otro lugar se hicieran eco de él.

En el Ayuntamiento de Alanís, la Comisión Gestora tuvo la sesión ordinaria que correspondía, el día 20 por la tarde. Como institución, no hubo alusión alguna al accidente. Solo en los gastos aprobados notamos el suceso. En esta y en sesiones siguientes, las referencias al infortunio son las de la tabla inferior:

7) ABC de Sevilla: Charla radiada anoche por el General Queipo de Llano. domingo 21 de noviembre de 1937, pág. 10

8) ABC de Sevilla: Informaciones del Gobierno Civil. martes 23 de noviembre de 1937, pág. 19.

9) La Unión: Gobierno Civil. Del accidente ferroviario ocurrido en Alanís. n° 7185. Sevilla, 22-11-1937, pág. 23.

Fecha	Anotación en actas del AMA ⁽¹⁰⁾	Legajo 50
20-11-1937	Pago 25 ptas. por ataúd, para depositar cuerpo de soldado muerto en accidente tren.	pág. 14
27-11-1937	Telegrama Gobernador Civil por actuación en catástrofe ferroviaria.	pág. 16
04-12-1937	Telegrama de Coronel Caballería por entierro de soldado en accidente tren.	pág. 17
04-12-1937	Pago a J.R.G. de 169 ptas. por cafés, tés y botellas de coñac para heridos tren.	pág. 18
04-12-1937	Pago de 260 ptas. para 7 hombres, por extracción, cavado de tumbas y enterramiento de cadáveres en catástrofe tren.	pág. 19
18-12-1937	Telegrama General Jefe Ejército del Sur, agradeciendo ayuda a heridos.	pág. 19v
02-04-1938	Pago a J.C.A. 62 ptas. por botellas de coñac para soldados y heridos accidente tren.	pág. 35

En términos similares hay referencias al accidente en los Ayuntamientos vecinos de:

Guadalcanal: *Fueron aprobados los siguientes pagos y facturas: [...] a M.M.A. 260 ptas. por ataúdes para nueve víctimas del accidente ferroviario de Alanís⁽¹¹⁾.*

Cazalla de la Sierra: *Se aprueba una factura por 126 ptas. de A.A., por seda para las banderas que cubrieron los féretros de las víctimas del accidente ferroviario acaecido en la estación de Alanís⁽¹²⁾.*

Las víctimas:

En un accidente de esta magnitud, donde hay muchos muertos y gran cantidad de heridos, y con estos últimos hay que actuar con celeridad, es complicado llevar un control exhaustivo de todo ello, máxime cuando muchos de estos carecían de documentación, pues no olvidemos que llevaban más de un año en el frente de guerra y, además, el accidente se produjo de noche. Heridos leves fueron llevados a Alanís y Cazalla donde se improvisaron hospitales de emergencia. Los más graves se trasladaron al hospital de las Cinco Llagas en Sevilla. Algunos fallecieron en días posteriores.

La Sociedad de Ciencias Aranzadi de Euskadi, al investigar este hecho (años 2004-2009), recopila una serie de listas que facilitan las diversas instituciones implicadas: ayuntamientos, juzgados, hospitales y parroquias, que son pocos coincidentes entre ellas, siendo muy difícil saber el número exacto de víctimas directas y sus nombres.

10) Archivo Municipal de Alanís (AMA): Legajo 50, Actas de la Comisión Gestora 1937-38.

11) Archivo Municipal de Guadalcanal y Registro Civil: Libro de Actas 1937. Sesión ordinaria de fecha 30-11-1937.

12) Ayuntamiento de Cazalla de la Sierra: Libro de Registro nº 33 (1937-39), pág.81, fecha sesión 27-12-1937.

En el acta ya citada de la compañía MZA se dice refiriéndose a las víctimas:

Se procedió rápidamente a la extracción de muertos y a la evacuación de heridos. Estos, cuyo número se calcula en unos 169 se trasladaron a Sevilla en el tren sanitario. Respecto a los muertos se calculan, aunque no está exactamente determinado, que fueron 72, de los cuales 4 eran de la Compañía, 2 o 3 de la escolta que llevaban los prisioneros, 2 o 3 de unos Sargentos que iban a la Academia de Alféreces Provisionales, y todos los demás pertenecientes al grupo de prisioneros rojos.

Como indemnización a los familiares de los muertos que no pertenecen al grupo de prisioneros ni son empleados de la compañía, podría acordarse la concesión, a sus familias directas, de una gratificación de 1.000 pesetas por cada uno, y por lo que se refiere a los heridos siempre que estén en las mismas condiciones que los anteriores otra gratificación de 100 pesetas por individuo lesionado.

Todo el expediente terminó oficialmente en junio de 1943, con la publicación en el BOPS de las conclusiones del Tribunal Militar de la 2ª Región, dando una relación de 53 nombres de «viajeros» fallecidos identificados y de 83 heridos⁽¹³⁾ —nada se dice de los fallecidos no identificados—. Datos a todas luces minimizados, pues ya se ha visto lo que la propia compañía decía y eran al menos 72. Además, hay otros documentos oficiales que también dicen que son más, como el propio Registro Civil de Alanís que emite relación con un total de 57 muertos enterrados en Alanís⁽¹⁴⁾, de los cuales 33 estaban identificados y 24 fueron sin identificar, aparte de los 7 inhumados en Cazalla⁽¹⁵⁾ y de los inciertos fallecidos y enterrados en Sevilla.

En una de las conclusiones del Tribunal Militar podemos leer: *Teniendo en cuenta que, de haber existido negligencia por parte de alguien, este alguien no puede ser otro que el maquinista, fallecido a causa del accidente, es procedente que Vucencia dé por terminadas las actuaciones sin declaración de responsabilidad a tenor de [...].* Sabemos que el maquinista y fogoneros murieron. Nunca pudieron contar lo que verdaderamente pasó.

En la actualidad, puesto en contacto con el Archivo Histórico del Tribunal Militar Territorial 2º para investigar el citado expediente —Procedimiento nº

13) Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla (BOPS), nº 148, miércoles 23 junio 1943, pág.2.

14) Sociedad de Ciencias Aranzadi: Accidente ferroviario en Alanís de la Sierra. Documentación firmada por: Agustín Vázquez –Historiador- y José M. Jiménez –arqueólogo-. 10-julio-2005.

15) *Ibidem*. Anotaciones del Registro Parroquial de Cazalla.

2241/1937— su respuesta ha sido: [...]no ha sido localizada la documentación que le interesa [...] no descartamos que en fecha sin determinar pueda ser localizada...

Una fosa común:

Testimonios de algunos alanisenses, que en aquella época eran niños y que a lo lejos presenciaban la operación del traslado de cadáveres y los muchos restos sin identificar, me han manifestado que los traían amontonados en un camión hasta la puerta del cementerio. De ahí los cargaban en un carrillo de mano y los echaban en una fosa común, que quedaba al fondo del lado derecho del campo santo. En ese lugar han permanecido en el más absoluto olvido, salvo para un par de familias vascas que a finales de los anteriores años 60 visitaron Alanís, para intentar saber donde estaban enterrados los suyos, pero tuvieron que volver con la misma desesperanza que llegaron.

El Gobierno Civil de Sevilla informó de esta y otras fosas al Ministerio de Gobernación, el 28 de noviembre de 1958, en una *Relación de Caídos durante la pasada Guerra de Liberación*⁽¹⁶⁾, con la intención de trasladar los restos al Valle de los Caídos, cosa que nunca se llevó a cabo.

Pero, en 2005, la Sociedad de Ciencias Aranzadi —de Euskadi— inicia un *Proyecto de investigación y localización de fosas de las personas desaparecidas durante la Guerra Civil*, obteniendo del Ministerio de la Presidencia una subvención de 50.000 euros⁽¹⁷⁾ para sufragar gastos — investigación del suceso por un equipo de expertos, operaciones de localización de fosa, viajes, estancias, etc. — y cuyo objetivo era dar con la fosa común y exhumar los cadáveres. En el cementerio de Alanís se realizaron excavaciones en la zona libre que quedaba, con la ayuda de un georradar y técnicos especialistas en la materia. Solo encontraron ataúdes de niños y una tibia de una persona mayor en el límite de las nuevas construcciones de nichos que se habían realizado en los años 80 y 81 del siglo anterior⁽¹⁸⁾. Todo apunta a que la gran fosa quedó bajo estos. El resultado no fue el previsto. Tuvieron que resignarse y conformarse con unos actos conmemorativos y dejar un testimonio físico visible en el cementerio de Alanís, que recuerde a aquellos fallecidos y a la vez simbolice el vínculo y el hermanamiento entre ambos pueblos.

16) Archivo General de la Administración (AGA), Interior, IDD (08) 003.002. Caja 44/12118 Legajo 996.

17) Veiga, F: Alanís entre la memoria histórica y el Cine Vasco. El Correo de Andalucía, Sevilla. 21/09/2008.

18) Revista de Alanís: Realizaciones 1979-1986, s.p.

Actos conmemorativos:

El sábado, 21 de noviembre de 2009 fue el día elegido. Algunos familiares de aquellos presos vascos viajaron a Alanís en tren, por el mismo recorrido que décadas atrás lo habían hecho sus ascendientes.

En el cementerio de Alanís ya se había colocado, para ser descubierto en este acto, un monolito de mármol Rojo Bilbao o Rojo Ereño, traído de Euskadi y tallado por el escultor Mikel Campo Argote. En su cara superior podemos ver, labradas y entrelazadas, una rama de roble y otra de olivo y de su unión sale una flor blanca símbolo de la fraternidad entre ambos pueblos.

En su cara principal una placa de bronce con dos lauburus —cruz de



brazos curvos— de giros inversos, símbolo muy identificado con la cultura vasca, aunque de origen antiguo y diverso, pues fue ampliamente utilizado por pueblos celtas, germanos y visigodos. Entre ambos, la inscripción latina: SIT VOBIS TERRA LEVIS —*Que la tierra os sea leve*— que también podemos encontrar en forma de acrónimo (S.V.T.L.) en tumbas y monumentos funerarios de la época romana.

Se inscriben también los nombres de catorce fallecidos —los de las familias que han querido realizar este homenaje— y un recuerdo para todos, tanto en lengua vasca como en la castellana de toda España.

Sobre las once y cuarto de la mañana, el sonido de un *txhistu* — flauta de tres agujeros— y un tamboril, rompen la quietud y silencio del cementerio de Alanís, trayendo sonidos vascos a esta tierra. El *txhistulari* marca el compás a un *dantzari* que, vestido todo de blanco y pañuelo rojo al



cuello, ejecuta un impecable *Aurresku* —danza vasca—. Finaliza el acto con el *Agur Jaunak* —canción tradicional vasca muy utilizada en ceremonias para recibir o despedir a un amigo— cantada por algunos de los asistentes ⁽¹⁹⁾.

Y aquí concluye, de la forma más resumida posible, la historia de este terrible accidente, que ha estado silenciado durante demasiado tiempo y que, incluso hoy día, la mayoría de las personas tanto de Alanís como de Euskadi no saben de él.

Aunque ochenta años son pocos en la Historia, en este caso han sido suficientes para abordar la investigación con objetividad y lejanía. Mucha gente de Alanís no sabe de este suceso y tampoco se enteró, en su día, de estos actos. Al ver el monolito en el cementerio no saben lo que significa —hay que conocer el pasado para comprender el presente—. Por tanto, había que contarle y difundirlo antes de que, nuevamente, el polvo del olvido empiece a caer sobre él, porque —aunque, personalmente, haya constatado que en la

ACTOS PROGRAMADOS

11.00h –En el cementerio:

- ✓ *Responso a cargo de Imanol Aldaregia* —sacerdote e hijo de preso fallecido—.
- ✓ *Actuación de Lucía Sócam* —cantautora andaluza sobre la guerra civil. Interpretó su composición: *Todos los nombres*—.
- ✓ *Descubrimiento del monumento y ofrenda floral.*
- ✓ *Palabras en Euskera y Castellano, y menciones de agradecimiento.*
- ✓ *"Aurresku de Honor"*.
- ✓ *"Agur Jaunak"*.

18.30h –Actos en la Biblioteca de Alanís:

- ✓ *Conferencia impartida por el historiador José Luis Gutiérrez Molina.*
- ✓ *Proyección del documental: El Largo Viaje* — del director Sabin Egilior (Productora: Basque Films) —.

19) iANIA (Agencia de Noticias de Información Alternativa): <http://ania.urcm.net/spip.php?article30572> (visitada: 21-03-2017).

rememoración de todo este suceso ha habido más sectarismo político que sentimientos de humanidad— es de justicia, para todos los infortunados protagonistas, para sus familias y para la población en general, que este hecho se conozca y, al menos, quede reflejado para la posteridad en estas páginas, que van conformando nuestra pequeña historia local.

«La Historia no está para juzgarla, porque lo hacemos con valores y conocimientos distintos a los dominantes en la época donde suceden los hechos. La Historia está para conocerla y aprender de ella».

Antonio Pérez. 2017
<http://www.alanis-aperez.es>
apr1234@gmail.com

