

LOS DOCUMENTALES DEL TREN

TRENES DE HOY

Producción	R.E.N.F.E.
Duración	17 minutos
Versión	Original en castellano
Formato	35 mm. Blanco y negro
Año de producción	1952, España

Un viajero realiza un viaje, rápido y confortable entre Sevilla y Madrid, en un tren TAF, que ofrece a los viajeros modernos servicios, como aire acondicionado y restauración. Seguidamente, se muestran las distintas operaciones de mantenimiento y reparación que asegurarán su buen funcionamiento.

TREN NARANJERO

Producción	R.E.N.F.E.
Duración	25 minutos
Versión	Original en castellano
Formato	35 mm. Blanco y negro
Año de producción	1956, España

Un vagón que transporta naranjas narra en primera persona las vicisitudes del viaje de los trenes naranjeros, formados por vagones especiales que cambian de ejes en la frontera para adaptarse al ancho de vía internacional, y que conducen las naranjas españolas desde las huertas de Andalucía y Valencia a países europeos tan variados como Francia, Inglaterra, Bélgica, Alemania, Dinamarca o Suecia.

EL CABLE INGLÉS

FICHA TÉCNICA

Director	Francisco J. Marcos Zamora y José F. Núñez
Guión	Domingo Cuéllar y Francisco J. Marcos
Producción	Sfera Producciones
Directora de producción	Sonia Suárez
Edición	José Francisco Núñez
Operador de cámara	Rubén de Hoyos y Sonia Suárez
Operador cámara subma.	José F. Núñez y Manuel Cerrillo
Voz en off	José Luís Sibon y Javier García

DATOS TÉCNICOS

Duración	23 minutos
Versión	Original en castellano
Formato	1:1.66 Color. Betacam digital
Año de producción	2004, España
Localizaciones	Almería
Fechas de rodaje	Marzo y abril de 2004
Subvenciones	Consejería de Cultura (Junta de Andalucía)
Colaboraciones	ASAFAL y Fundación de los Ferrocarriles Españoles



ENTREVISTAS

Ramón de Torres, Andrés Sánchez Picón, Andrés Lupiáñez y Andrés Marcos Zamora.

PRESENTACIÓN

El 27 de abril de 1904, con la presencia de S.M. el Rey Alfonso XIII, se inauguró en la playa de las Almadrabillas el imponente cargadero de mineral que hoy en día domina toda la bahía de Almería. Desde entonces ha permanecido como testigo mudo de la prodigiosa transformación económica y social de la ciudad de Almería en las últimas décadas. Ahora, este testigo y protagonista del siglo XX almeriense, celebra los 100 años desde su construcción.

Este documental realiza un viaje desde el pasado al presente, mostrándonos el origen y la vida del *Cable Inglés*, con imágenes de la época e inéditas otras, como las vistas submarinas de los cimientos sobre los que ha permanecido imparable este monumento centenario. Un recorrido por su historia, contrastada toda ella con testimonios reales.

El programa conmemorativo del Centenario del Cable Inglés incluyó la presentación de este documental, además de un ciclo de conferencias, en abril y mayo de 2004, y otras actividades como la inauguración de una exposición en la antigua estación de ferrocarril de RENFE. Tras un recorrido por la exposición, el público pudo presenciar la llegada de la antigua locomotora de vapor 140-2054, que tiene su base en Guadix (Granada).

El 27 de abril de 2004 se emitió el sello de Correos conmemorativo del I Centenario del Cable Inglés. Presentado en el Salón Noble de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía, inicialmente se han distribuido un millón de unidades en toda España, que tiene un valor de 0'52 €, lo que cuesta enviar una carta al extranjero. "La presentación de este sello adquiere un carácter internacional de interés para los coleccionistas", ha afirmado la delegada de Cultura durante su presentación.

El Cable Inglés se encuentra en la playa de las Almadrabillas (Almería) y está formado por dos cuerpos: un acueducto de piedra y una estructura metálica de cargadero. Ha sido declarado por la Junta de Andalucía Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento. Se comenzó a construir en otoño de 1902 por encargo de la empresa británica *The Alquife Mines and Railway Company Limited* con el fin de simplificar y abaratar las operaciones de embarque de los minerales, que entonces eran muy lentas y exigían un gran esfuerzo humano. Así, se pasó de cargar 1.000 toneladas de mineral en 10 horas a cargar 8.000 toneladas en el mismo espacio de tiempo. Lo inauguró el Rey Alfonso XIII el 27 de abril de 1904 y comenzó a funcionar el 12 de junio del mismo año, permaneciendo operativo hasta septiembre de 1970.

La estructura de *El Cable Inglés* consta de un sistema de acceso, en el que se alternan tramos metálicos con tramos de obra de fábrica, y un muelle embarcadero formado por varios planos, al que corresponde la mayor densidad estructural por ser la parte que debía soportar la carga de mineral. Esta construcción forma parte de un conjunto de obras de ingeniería realizadas en la provincia de Almería a principios del siglo XX para facilitar el transporte de mineral desde los lugares de extracción hasta los puertos marítimos. Hoy en día es un símbolo de la ciudad y el orgullo de sus conciudadanos.

TÚNEL NÚMERO 20

FICHA TÉCNICA

Director	Ramón de Fontecha
Guión	Ramón de Fontecha y Mamen Briz
Documentación	Lali Zambrano
Producción	Ramón de Fontecha Producciones
Productor	Pedro Miranda
Fotografía	Javier Durá
Operador de cámara	Pablo Rodríguez
Música	Francis García
Montaje	Ricardo Legidos
Montaje de sonido	Rafael Jiménez
Sonido directo	Israel del Santo, Israel de Santos
Ayudante de dirección	Flor Giráldez y Pablo Rodríguez
Maquillaje	Aurora Sañudo



DATOS TÉCNICOS

Duración y metraje	14 minutos y 383 m.
Versión	Original en castellano
Año de producción	2001-2002, España
Formato	Panorámico 1:1.66 Color y Blanco y negro
Paso de proyector	Betacam digital a 35 mm. – 16 mm.
Tipo de cámara	Arriflex, Krasnogroff, Betacam digital Sony 1000
Laboratorios	Fotofilm Madrid, S.A.
Estudios montaje/sonido	Agencia EFE/REC
Localizaciones	El Bierzo (León) y Madrid
Fechas de rodaje	Desde el 11/08/2001 a 21/02/2002
Subvenciones	I.C.A.A.

FICHA ARTÍSTICA

Intérpretes

Ana de Fontecha
Ana Arellano
María del Carmen Arévalo

Personajes

Niña
Mujer adulta
Voz de mujer

Testimonios: supervivientes del accidente, familiares y técnicos ferroviarios.

PREMIOS: Goya en 2003 al Mejor Cortometraje documental

PRESENTACIÓN

La exhibición del corto en algunas salas de la provincia de León y el interés despertado en torno al suceso histórico que sustenta "Túnel número 20" en periódicos del Noroeste y algunos de Madrid, eran sus únicas credenciales, con independencia de los valores intrínsecos del propio filme. La expectación creada alrededor de este cortometraje (del que Fontecha y sus colaboradores quieren hacer una nueva versión de mayor metraje, incorporando nuevos testimonios e información sobre la catástrofe de Torre del Bierzo), se traduce, entre otras cosas, en que se dan a conocer, por ejemplo, personas, principalmente familiares de ferroviarios y viajeros, que tuvieron una relación directa con aquel accidente, primer eslabón de una siniestra cadena a lo largo del mes de enero de 1944.

De manera reiterada, Fontecha ha repetido en los medios de comunicación que la "tesis" de su documental es, en lo esencial, la recuperación de la memoria histórica de un suceso hasta hace poco someramente estudiado, a pesar del elevado número de sus víctimas, cuyos deudos y familiares, y la sociedad en general, merecen el homenaje de, cuando menos, el recuerdo.

¿Qué pasó en el túnel número 20? por GONZALO GARCIVAL(*)

Casi 60 años después del peor accidente ferroviario en España no se sabe ni el número de víctimas. Un "corto", candidato al Goya revisa uno de los episodios más oscuros del franquismo.

El ingeniero Antonio Martínez Cattaneo, a la sazón Gobernador Civil y Jefe Provincial de Falange de León, fue de los primeros en acudir aquella tarde del 3 de enero de 1944 al escenario de la tragedia. Decenios después me confesaría que no le impresionó demasiado el dantesco espectáculo. Había presenciado escenas más atroces en la campaña de Rusia.

Sí recordaba, es sí, que desde aquel día sentía pavor cada vez que viajaba en tren por el endiablado trazado de la cuenca del Sil, un corredor difícil de lidiar para el material y el personal ferroviario y con un lúgubre historial de percances que encuentra ecos literarios en Alberti, Cela o Juan Benet.

El tren correo-expreso 421 había salido de Madrid a las 20'30 horas de la tarde anterior con destino La Coruña. Llegado a la bajada del puerto de Manzanal, en la provincia de León, perdió los frenos y no pudo efectuar la parada prevista en la estación de Torre del Bierzo. Cuando llegó al cercano túnel número 20 de la línea Palencia – La Coruña, de 158 metros de longitud y que hoy ya no existe, alcanzó a una locomotora aislada que realizaba maniobras. Era en torno a las 13'30 horas.

Mientras después, un tren carbonero que circulaba en sentido opuesto por la única vía se precipitaba contra el amasijo de hierros, madera y cuerpos hacinados. El primer choque había inutilizado el sistema de señalización y el maquinista y el fogonero del tren de mercancías creyeron que el disco de entrada a la estación de Torre del Bierzo estaba abierto. No les dio tiempo a reaccionar a los gritos de alarma de Gonzalo López Eugenio, el responsable de la locomotora aislada, que después de haber sobrevivido de milagro al primer impacto, terminó perdiendo la vida en el empeño de evitar lo peor.

El incendio que se desató a continuación convirtió el túnel nº 20 –conocido también como túnel de Peña Callada – en un horno crematorio en el que quedaron atrapados decenas de viajeros: niños y adultos, militares y paisanos, guardias civiles, empleados de Renfe,... Se acababa de desencadenar el mayor desastre ferroviario de la historia de España. El número total de víctimas aún hoy se desconoce y probablemente nunca se sepa.

A lo largo de 48 horas infernales, los efectivos movilizados en el plan de auxilio poco pudieron hacer para atajar el fuego dentro del túnel, taponado por ambas bocas. En el interior, a merced de las llamas, seguían la locomotora del correo, un furgón, dos coches postales y un coche de viajeros mixto de primera y segunda clase. En la boca del túnel, aunque fuera de él, había quedado el coche-bar, que incorporaba dos departamentos de primera clase.

Nunca se supo el número cabal de pasajeros. Todos los testimonios de supervivientes coinciden en que el convoy, formado por 10 coches, iba hasta los topes. Los propios ferroviarios reconocen que tanta gente dificultó su labor cuando, a la desesperada, corrían de un vagón a otro para accionar los respectivos frenos de mano. El caso es que 59 años después el accidente seguimos huérfanos del dato objetivo y contrastable de las víctimas. En ocasiones parece como si se tratara de un juego de azar en el que se admiten todas las apuestas.

El inglés John Marshall, autor del libro *Rail facts and feats* abre un abanico de entre 500 y 800 muertos y lo sitúa como el tercer accidente ferroviario con más víctimas del mundo. Pero no cita fuente oficial o extraoficial alguna. Tratadistas del tema tan rigurosos, como el periodista Fernando Fernández Sanz, no han podido dilucidar el número siquiera aproximado de muertos.

Recientemente, un documental ha vuelto a despertar el interés por la tragedia. Titulado "Túnel número 20", opta al Goya al mejor cortometraje, y su director, el periodista Ramón de Fontecha, ha insistido en los últimos días en cómo la censura franquista tendió a silenciar lo ocurrido. Ciertamente, el suceso permanece como uno de los grandes enigmas históricos de la posguerra española, pero no exclusivamente por la censura, como sostenía en un reciente número la revista Líneas del Tren. En la primera hora, el diario leonés *Proa* ya recogía que sólo del coche-bar "se extrajeron unos 25 cadáveres, en su mayoría quemados por el fuego que se declaró unos quince o veinte minutos después de producirse el accidente". Por supuesto que la censura vigente tamizó las informaciones. Pero en el desconocimiento de lo que exactamente ocurrió en el túnel Peña Callada también ha influido el cúmulo de errores e imprecisiones, fabulaciones y medias verdades transmitidas por vía oral ante la falta de información publicada.

La única pieza de convicción sobre el caso, con todas la reservas que se estimen oportunas, es la sentencia de la causa 24/44, dictada en consejo de guerra el 4 de mayo de 1944 desde el Juzgado especial de accidentes ferroviarios de Valladolid. En ella se establece un balance final de 83 muertos, 64 heridos y daños materiales por valor de 1.350.000 pesetas.

Sólo ocho días después de la catástrofe de Torre del Bierzo, otra catástrofe ferroviaria en Arévalo (Ávila) se cobró la vida de 41 personas. El 25 del mismo mes de enero, un tercer siniestro en Olaveaga (Vizcaya) se saldó con otro muerto.

Tampoco se ha hablado suficiente de aquellos dos accidentes. Lo que sí se sabe meridianamente es que a finales de ese mes negro, toda la prensa en bloque reproduce una nota oficial, de aquellas de obligada inserción. Comunicaba la destitución del Presidente y el Director General de R.E.N.F.E."

(*) *Gonzalo Garcival es periodista y estudioso del ferrocarril*

FILMOGRAFÍA DE RAMÓN DE FONTECHA

Dos niños solos (1999) Cortometraje de ficción
Túnel número 20 (2002) Cortometraje documental
Pelonas (2003) Cortometraje de ficción codirigido
El tren del wolframio (2004) Largometraje documental

Elaborado por Fermín Giménez