

Seis muertos y 64 heridos al descarrilar en Palencia un tren que iba a Bilbao y Hendaya

El primer vagón se salió de las vías al paso por una estación y colisionó contra el pilar de un puente

Fomento atribuye el accidente a un exceso de velocidad

ACCIDENTE FERROVIARIO EN PALENCIA

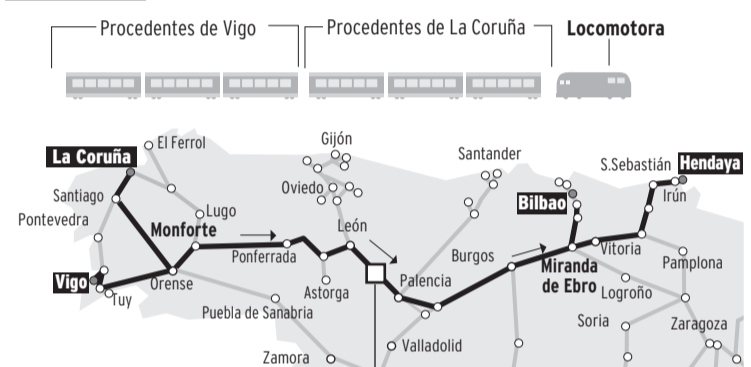
El tren que cubre la línea entre Galicia y el País Vasco, con más de 400 pasajeros a bordo, descarriló a la entrada de la estación de Villada

LA LÍNEA Intercity 280 (Trayecto diario entre Galicia y el País Vasco)

Parte del convoy había salido de La Coruña a las 8.00 h., mientras que la otra lo había hecho a las 9.10 de Vigo

426 pasajeros

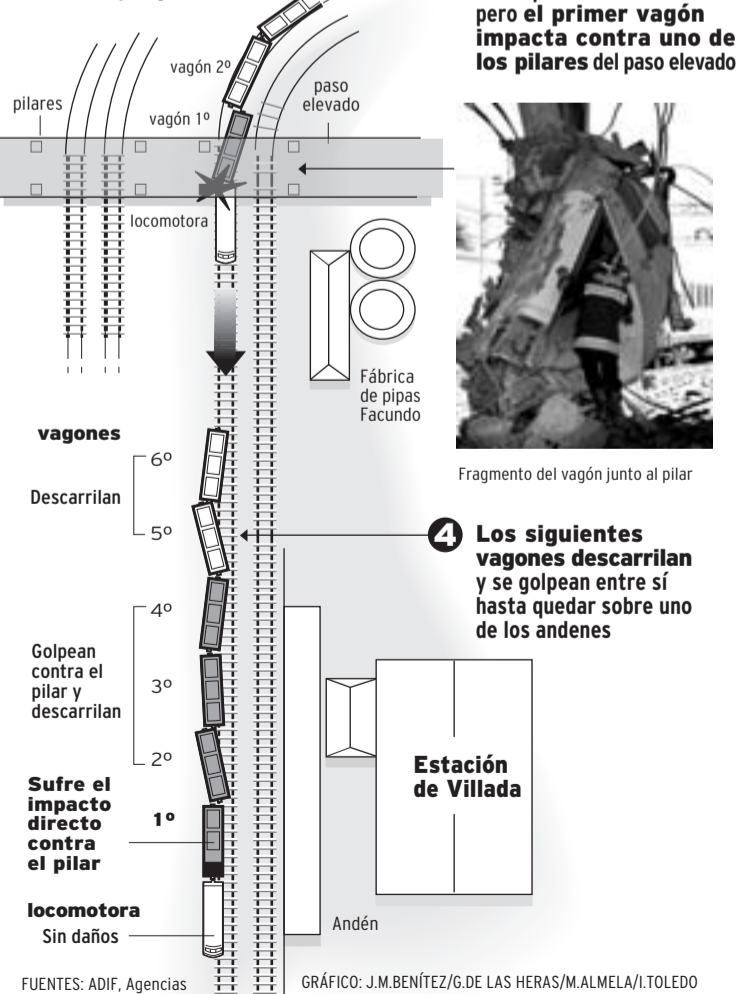
EL CONVOY 6 vagones BT109300



1 Los dos convoyes conforman uno solo en Monforte de Lemos (Lugo), para viajar unidos hasta Miranda de Ebro (Burgos), donde se desdoblarían en dirección a Bilbao (19.52 h.) y Hendaya (20.35 h.)

2 A las 15.52 h. el convoy llega a Villada

3 La locomotora supera la curva previa a la estación pero el primer vagón impacta contra uno de los pilares del paso elevado



Fragmento del vagón junto al pilar

4 Los siguientes vagones descarrilan y se golpean entre sí hasta quedar sobre uno de los andenes

FUENTES: ADIF, Agencias GRÁFICO: J.M.BENÍTEZ/G.DE LAS HERAS/M.ALMELA/I.TOLEDO

EL CORREO PALENCIA

Seis personas murieron y 64 resultaron heridas, dos de ellas con pronóstico muy grave, al descarrilar ayer en la localidad palentina de Villada el tren de Renfe que enlaza Galicia y el País Vasco. El convoy, que llevaba seis vagones y 426 pasajeros, se salió de la vía y su primer coche impactó contra el pilar de un viaducto, mientras que el resto se subió aparatadamente sobre el andén de la estación. Algunos pasajeros aseguraron que la locomotora circulaba «demasiado deprisa» para recuperar el retraso acumulado en la parte inicial del recorrido, tesis que ratificó la ministra de Fomento.

El 'Intercity 280' hace un viaje diario con dos puntos de salida y otros dos de llegada. En realidad, se trata de dos trenes de tres vagones que salen de La Coruña y Vigo y se unen en Monforte de Lemos (Lugo), desde donde cubren como el único convoy el trayecto hasta Miranda de Ebro. Una vez en la localidad burgalesa, se desenganchan para dirigirse hacia Bilbao y Hendaya. El servicio de ayer iba particularmente lleno, con muchos gallegos asentados en el País Vasco que regresaban de pasar las vacaciones en sus pueblos de origen. Además, en Santiago de Compostela subió un nutrido grupo de peregrinos franceses —«unos doscientos», según un viajero— que volvían a casa después de completar el Camino. «Venía lleno, con personas por los pasillos», describió un pasajero.

A las 15.52 horas, el tren entraba

en la estación de Villada, pueblo de la ruta jacobea situado a 20 kilómetros de Sahagún —la anterior parada— y a 46 de Palencia. Pero, al superar la curva existente en ese tramo, sobrevino el desastre: el primer vagón se salió de las vías y colisionó brutalmente contra el pilar de un paso elevado, sobre el que discurre una carretera. El choque fue tan violento que reventó la columna y dejó el puente con la estructura prácticamente suspendida en el aire, mientras el vehículo avanzaba aún unos cien metros hasta la estación. Los demás coches fueron arrastrados fuera de los raíles, donde se embistieron unos a otros. Equipajes y enseres de los viajeros salieron despedidos y quedaron desperdigados por el terreno.

«Las ventanas empezaron a romperse y las maletas saltaban desde los maleteros y caían sobre los viajeros. En medio de un gran griterío, el tren se paró y comenzó a salir humo. Pensamos que había un in-

endio, pero al salir del vagón no vimos llamas y sí el alcance del accidente», relató un pasajero.

Los vecinos de Villada fueron los primeros en atender a las víctimas, con vendas y botiquines que llevaron de casa, mientras el médico del pueblo intentaba organizar el caos y daba instrucciones sobre cómo asistir a los heridos. «Vi a una joven que no tendría más de 18 años y no pudieron hacer nada por salvarla. Fue una impresión que se me quedará grabada para siempre», se dolía una lugareña, María Jesús de la Puente. Del tren iban saliendo viajeros que trataban de sacar a los heridos, muchos de ellos ensangrentados y con tremendas brechas. Otros buscaban desesperados a sus familiares, atrapados en el amasijo del vagón más afectado.

Hospital de campaña

En un pabellón de la fábrica de Pipas Facundo, próxima al lugar del siniestro, se habilitó un hospital de campaña que llegó a acoger a unas trescientas personas. Dentro de esa nave se realizaron las primeras curas y diagnósticos. Las primeras informaciones cifraban en ocho el número de fallecidos, pero la Delegación del Gobierno estableció finalmente el balance oficial en cinco muertos, sin identificar al cierre de esta edición. Posteriormente, sobre las 20.00 horas, falleció en el hospital Pío del Río Hortega la sexta víctima mortal: A.F.I., un varón de nacionalidad extranjera de unos treinta años que ingresó con traumatismo craneoencefálico severo. El balance se completaba con dos heridos muy graves, ocho graves y 54 con lesiones de carácter leve, aunque de éstos últimos sólo 26 quedaron ingresados en centros hospitalarios.

Las dos personas con peor pronóstico son un varón ingresado en el hospital Clínico de Valladolid con traumatismos en la cabeza y el pecho, y una mujer de 70 años, C.L.G., ingresada en el hospital Universitario de Salamanca con una lesión de neumotorax y fractura de un tobillo. Entre los graves —seis varones y dos mujeres— figura un niño francés de 12 años, D.Q.G., y L. G. H., una mujer de 26 años de Santo Domingo de la Calzada (La Rioja), que fue ingresada en el hospital General de León. Al menos seis heridos proceden del País Vasco —dos de Bilbao, dos de San Sebastián, uno de Vitoria y uno de Irún— y ocho son extranjeros.

Acudieron al lugar los Bomberos de Palencia y todos los recursos del servicio de emergencias en la provincia. También se personaron la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez; el presidente del Gobierno castellano-leonés, Juan Vicente Herrera, y el presidente de Renfe, José Salgueiro.

A última hora de la noche, la ministra confirmó que el accidente obedeció, en principio, a un «exce-



DISLOCADO en la playa de vías.

Otra tragedia ferroviaria, siete semanas después

EL CORREO BILBAO

El descarrilamiento de ayer engrosa la trágica estadística de un verano que figurará en la historia de las catástrofes ferroviarias en España. Justo ayer se cumplían siete semanas del accidente del metro de Valencia, donde 42 personas perdieron la vida el 3 de julio al volcar en una curva pronunciada dos vagones de un convoy que circulaba a más del doble de la velocidad permitida. Otras 46 personas resultaron heridas de gravedad.

El suburbano valenciano pertenecía a la línea 1, que enlaza con la populosa Liria. Tras la investigación, el accidente fue atribuido oficialmente a un fallo del conductor; un maquinista con poco más de dos meses de experiencia que no pudo dar su versión porque perdió la vida en el accidente. Al tratarse del tramo

más antiguo del metropolitano, no disponía de los más modernos sistemas de seguridad. El Gobierno autónomo, del PP, se comprometió a instalarlos durante una rápida comisión parlamentaria.

Otras catástrofes

- **Valencia** (3 de julio de 2006): vuelcan dos vagones del metro de Valencia. 42 muertos.
- **Chinchilla** (Junio de 2003): fallecen 19 personas al chocar un talgo y un mercancías.
- **Torredembarra** (Marzo de 2002): Cuatro fallecidos y 50 heridos al colisionar dos trenes.
- **Carranza** (Septiembre de 2000): mueren cuatro maquinistas al embestirse dos mercancías.
- **Huarte-Arakil** (Marzo de 1997): 18 fallecidos al descarrilar un tren.
- **Urduliz** (Agosto de 1970): 33 muertos al chocar dos trenes.

«Las ventanas empezaron a romperse y las maletas saltaban»