

LOS HECHOS



Estado del convoy siniestrado en Atocha. / JAIME VILLANUEVA

Atocha 7.39 h.

MANUEL MARRACO
Son las 7.39 horas. El convoy de cercanías 17305 se encuentra estacionado en el andén número 2 de la Estación de Atocha. Muchos pasajeros ya se han apeado, y unos pocos comienzan a subir. En ese instante, otro convoy del Corredor del Henares, el 21431, recorre la vía paralela a la calle Téllez en dirección a la estación. Le faltan 800 metros.

Las explosiones se suceden. Tres revientan el convoy de Atocha, que había salido de Guadalajara a las 6.45 horas con destino a la Estación de Chamartín. Dos explosivos están situados en los vagones de cola, y otro en el centro. Matan a 34 personas. Más tarde, los Tedax harían estallar de forma controlada otra bomba con temporizador que estaba colocada en los vagones y que las otras explosiones habían lanzado a la

estación. Allí esperaba a que las Fuerzas de Seguridad la manipularan: mochila trampa.

En la calle Téllez, el cercano que ha salido de Alcalá de Henares a las 7.00 horas con destino a Alcobendas estalla por cuatro lugares. Cada mochila contiene entre 10 y 15 kilos de explosivos: dinamita Tytadine y nitroglicerina.

El convoy está formado por dos composiciones de tres vagones cada una. En el primer vagón, justo tras la máquina, se puede apreciar el gigantesco hueco dejado por la bomba. La segunda composición del tren queda prácticamente destrozada, especialmente los coches quinto y sexto, con dos enormes boquetes que casi parten el convoy en varios trozos. La calle se va llenando de ambulancias y UVI móviles. El balance, 64 muertos.



Aspecto del quinto vagón del tren que explotó en El Pozo. / JAVI MARTINEZ

El Pozo 7.41 h.

RAFAEL J. ALVAREZ
El tren que viene de Azuqueca de Henares acaba de detenerse en la estación de El Pozo del Tío Raimundo. Bajan algunos chicos que estudian en el Instituto Madrid Sur y suben algunos padres que acaban de dejar a sus bebés en la guardería La Cenicienta. Cada vagón lleva dos pisos, dos plantas llenas de viduas a punto de dejar de serlo.

El tren arranca en dirección a Madrid. Cuando el cuarto vagón está superando los andenes de la estación, una bomba le abre las tripas. Las primeras víctimas salen disparadas contra los bordes del convoy, contra las ventanillas, contra las vías...

La onda expansiva lanza hacia el techo a una chica, que rompe un cristal, atraviesa volando el andén, supera la tapia de la estación y cae en la acera de la calle.

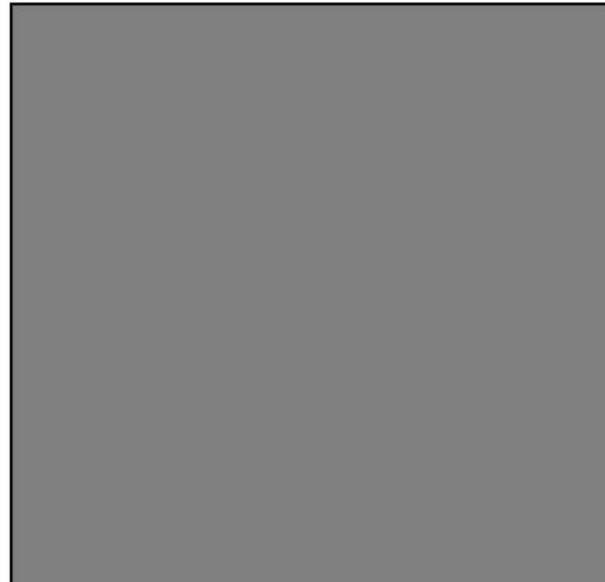
Hay humo y gritos en el cuarto vagón mientras el

tren, herido de muerte, avanza unos metros más sin saber lo que va a pasar.

En el quinto vagón no hay tiempo para asustarse. Otra explosión revienta el coche, que está aún en la estación. El techo se abre de cuajo y deja paso a decenas de cuerpos que acaban cayendo a las vías, a los andenes y hasta al techo del apeadero, donde reposa un cadáver roto.

El tren es una caja de fuego y sangre, con gente sin remedio y heridos que piden auxilio entre hierros candentes. Llega la ayuda, la de los supervivientes, los testigos, los vecinos, los profesionales. «Joder, lo que hay ahí dentro», dice un sanitario que lleva 30 años en esto. Ahí dentro hay 67 muertos, la mayoría jóvenes e inmigrantes.

Cinco horas después, la enfermera Paqui está en los vagones rescatando muertos mientras sus móviles no paran de sonar.



Santa Eugenia 7.42 h.

LUIS F. DURAN
El tren de cercanías con casi 400 pasajeros se detuvo a las 7.42 horas en la estación de Santa Eugenia (Línea C-2). Allí, otro centenar de viajeros sube a bordo y el convoy, procedente de Guadalajara, sigue su camino hacia la estación de Atocha.

El tren recorre dos metros y los seis vagones tiemblan. El cuarto queda destripado. Una mochila cargada de explosivos causa la barbarie. Humo, fuego, gritos, espanto y pánico. Momentos de desconcierto y zozobra. Hay restos humanos en un radio de 50 metros. «El convoy se ha elevado más de un metro y ha frenado», relata Emilio, que viajaban en el cuarto vagón. «He tenido que abrir las puertas del vagón a patadas mientras todo el mundo gritaba y sangraba por las piernas y las manos», decía otro joven.

El artefacto provoca la

muerte de 15 personas y deja heridas a otras 25. De éstas, cinco estaban muy graves, según Emergencias de Madrid. A lo largo del día dos de esos heridos mueren en sendos hospitales madrileños.

Los primeros vecinos en socorrer a los heridos residen en los edificios situados en las calles de Santa Eugenia y Castrillo de Aza, a 25 metros de la estación. La onda expansiva había reventado numerosas ventanas de esos bloques cercanos.

En pocos minutos el Samur despliega el hospital de campaña y la policía busca una segunda bomba trampa. Se amplía el cerco de seguridad y cunde el miedo.

A las 10.30 horas el pavor se transforma en ira y rabia. Los vecinos gritan contra los terroristas. A las 10.40 horas se desaloja un bloque cercano. Setenta y dos familias a la calle. Vuelven a sus casas a las 14.30 horas.

CARMEN REMIREZ DE GANUZA
MADRID.- Dos minutos de retraso en la llegada de uno de los trenes de cercanías de Renfe evitaron ayer que la masacre causada por el atentado fuera aún mayor. Según fuentes jurídicas próximas a la Audiencia Nacional, los terroristas habían programado los temporizadores de manera que las bombas hicieran explosión al final del trayecto de los dos trenes -el que explotó en Atocha y el que lo hizo en la calle de Téllez-, en su común llegada a la estación. Los efectos del atentado, tal como lo habían planeado los terroristas, se habrían multiplicado en número de muertes.

Según la tesis manejada por estas fuentes, cercanas a los técnicos en explosivos, la proximidad de los dos trenes no sólo habría aumentado el efecto mortífero de los artefactos activados, sino que habría provocado la explosión de la bomba localizada en el primer vagón del tren ya estacionado. Esta bomba, que no explotó, era la más potente de todas.

La concatenación de las siete detonaciones -cuatro en el tren procedente de Guadalajara y finalmente siniestrado en la calle de Téllez y tres en el procedente de Alcalá, ya estacionado- habría afectado a la propia

Planearon una masacre mayor

Un retraso de dos minutos en la llegada de uno de los trenes evitó que la explosión de Atocha se produjera en la propia estación

estructura de la estación de Atocha. Y ello, hasta el extremo de ponerla en peligro de derrumbe, con su consiguiente efecto en el numeroso público congregado en el lugar a esa hora punta.

En medios próximos a la Audiencia Nacional, volcados ayer en los primeros auxilios judiciales, se especuló hasta bien entrada la mañana sobre la posibilidad de que no fuera ETA la autora del atentado.

Antes aun de que el ex coordinador de Batasuna, Arnaldo Otegi, negara públicamente la autoría de ETA, distintas fuentes consultadas por este diario aseguraron que no cabía descartar la acción de un grupo islámico. La ausencia de una llamada de aviso de los terroristas, previa a un atentado no selectivo -habitual



Octavillas, ayer, en San Sebastián. / JAVIER ETXEZARRETA

en la cruenta historia de ETA-; la elección de un barrio obrero para la colocación de los artefactos; el carácter especialmente indiscriminado de la acción terrorista, y la existencia de precedentes, como el atentado en Madrid contra el restaurante El Descanso, de 1985, en el que murieron 18 personas, eran las pistas que

apuntaban al terrorismo fundamentalista. Además, la lejana amenaza de Bin Laden y el primer aniversario de la Guerra de Irak acrecentaba las sospechas de que España fuera ahora un objetivo.

Por contra, el análisis del explosivo utilizado, las características técnicas de los temporizadores, la falta de indicios en las investigaciones sumariales abiertas en la Audiencia Nacional de la presencia de activistas islámicos en España y, sobre todo, la contundencia de las palabras que, por la mañana, pronunció el ministro del Interior aparcando las sospechas de estos medios jurídicos hasta la segunda comparecencia pública de Acebes.

Desde el mediodía, una vez que el Gobierno apostó por la autoría de

ETA, algunas fuentes de la Audiencia Nacional interpretaron el atentado como uno de los últimos zarzapos de una organización en dificultades y la muestra de que la dirección de la banda en Francia ha apostado por la línea dura. Una línea que -también se recordó ayer- había resultado derrotada hasta ahora en el seno de la organización armada y de la que habló a la policía la etarra Belén González Peñalva, tras su detención, en 1984: «No tendréis más remedio que negociar cuando os pongamos 100 muertos encima de la mesa».

Por lo demás, la Audiencia Nacional tomó ayer el timón de la investigación judicial en un inédito *sprint* en el que participaron numerosos jueces, fiscales, secretarios y todo el cuerpo médico forense. Desde primera hora de la mañana, el juez de guardia Juan del Olmo -que contó con la asistencia del juez decano Ismael Moreno- obtuvo el ofrecimiento de colaboración de los otros cuatro jueces centrales; y el presidente de la Audiencia Nacional, Carlos Dívar, coordinó todos los contactos con el Consejo General del Poder Judicial y con el Gobierno. A última hora, todos los despachos permanecían iluminados.