

Cronología de la destrucción de los trenes

11 de marzo de 2004

Poco después del atentado: Según manifestó en EsRadio José María De Pablo, abogado de la Asociación de Ayuda a las Víctimas del 11, Díaz Pintado declaró en su comparecencia como testigo en la querrela de dicha asociación contra S. Manzano que, poco después del atentado, le dijeron que Renfe había preguntado qué debería hacer con los trenes, porque ocupan mucho sitio, tienen problemas de seguridad, para que nadie entre a robar en los trenes, etc. y que si se pueden desguazar. La respuesta de Díaz Pintado fue que *no se pueden destruir los trenes por decisión unilateral de la policía, aunque lo haya consultado Renfe, porque eso es una prueba: pregúntele al juez, y que lo decida el juez, **que para destruir los trenes hacía falta una orden del juez.***

A lo largo del día y de la noche siguiente: y con destino desconocido, se retira del tren de Atocha, situado todavía dentro de la estación, gran cantidad de material extraído de las proximidades de los focos.

Según declaración judicial del inspector jefe de los Tedax de Madrid, éstos propusieron trasladar los trenes a Vicálvaro, donde tenían previsto buscar durante semanas pruebas y muestras de explosivo a través de una inspección exhaustiva.

Pasadas las 12h 30: se persona en Téllez el Juez de Guardia de la Audiencia Nacional D. Juan del Olmo, acompañado por el Fiscal, Médico Forense y Secretario. Les acompaña el Comisario General de Policía Científica.

El Juez decide que la recuperación de cadáveres en Téllez empiece por los tres que hay depositados en el Polideportivo, continúe con los que están en el exterior del tren y posteriormente los del interior desde la cola a la cabeza.

13 h: Sale de Córdoba, en un vehículo bivial, el equipo de la brigada de gran intervención de Córdoba, especializada en retirar por la vía propia vehículos accidentados en casos de siniestro.

Sobre las 17h 00: Según el informe del comisario Zurita, que interviene en Téllez, *"En Téllez, técnicos de RENFE solicitan pasar para hacer un estudio de daños. Les comunico, a través de Jefe UIP, que no pueden pasar hasta que el Juez termine y lo autorice"...*

17:30: Según el informe Zurita:

En **Téllez**, terminan las labores de extracción de cadáveres.... El juez de Guardia y el Juez Decano de la Audiencia Nacional se despiden... Los bomberos hacen un barrido y recogen en bolsas todo tipo de efectos personales esparcidos dentro del tren... Recogidos los efectos, ... se cargan en un camión de bomberos todas las bolsas y se trasladan a las instalaciones de Ifema. El equipo TEDAX vuelve a pasar por el tren para tomar muestras y recoger nuevos indicios. Una vez que los TEDAX han finalizado autorizo a los técnicos de RENFE para que entren a la denominada "zona de seguridad" y hagan los estudios técnicos pertinentes. El Jefe de la UIP y el equipo TEDAX se ponen de acuerdo, junto a la Seguridad Privada de Renfe para salvaguardar y proteger la zona de vía donde está el tren, para que en el momento que sea desplazado se puedan tomar muestras de los cráteres producidos por la explosión.

18h 00: Se levanta el acta de la inspección ocular técnico policial del tren de Téllez.

19h 03: Termina la actuación del comisario Zurita en Téllez.

19h 30: Según el Diario de Córdoba, *seis empleados del Centro de Mercancías de Renfe en El Higerón (Córdoba), desplazados en camión, empiezan a trabajar en Téllez, para participar en la liberación de los trenes afectados. Estos seis cordobeses empeñaron sus fuerzas durante la noche y parte del día siguiente en acondicionar el tren para retirarlo de la vía.*

20h 00: Se levanta el acta de la inspección ocular técnico policial del tren de Atocha.

22h 30: Renfe inicia la retirada de los trenes de Atocha, El Pozo y Santa Eugenia para despejar las vías. El coche 5 del tren de El Pozo queda depositado en el aparcamiento de la estación, mientras que el resto se lleva por la vía hasta Vallecas Mercancías acompañado de agentes Tedax. El tren de Santa Eugenia se lleva a Vicálvaro Clasificación.

Se levanta el acta de la inspección ocular técnico policial del tren de Santa Eugenia.

11, 12, 13, 14 y 15 de marzo de 2004

Alstom colabora con Mantenimiento de Trenes y Enfesa en los trabajos para evacuar el tren de la vía de la estación de El Pozo.

12 de marzo de 2004

A lo largo del día 12: Se mantiene el tren de El Pozo en Vallecas durante un cierto tiempo, y en Vallecas se recoge este día 12 una de las muestras analizadas en el laboratorio Tedax, concretamente M-6-12-B (*restos de cilindro metálico y circuito electrónico*). En Vallecas se encuentra la bifurcación entre el itinerario que lleva a Vicálvaro, lugar al que los Tedax pidieron llevar los trenes para analizarlos durante semanas y al que se llevó el tren de Santa Eugenia, y el que lleva a Villaverde.

Se cubre con una lona el coche 5 de El Pozo, que se ha depositado en el aparcamiento de la estación.

Se extrae del coche 5 de EL Pozo, ya depositado en el aparcamiento, la muestra M-6-12-C, consistente en una *pila de petaca*.

Probablemente en este día, el tren de El Pozo, salvo su coche 5, se lleva de Vallecas a Villaverde.

Cercanías se dirige por primera vez (lo hará una segunda vez el día 15) a la empresa Alstom, con quien tiene contratada la reparación de los coches de dos pisos, pidiendo que le remita un informe de los daños y el presupuesto de reparación de la UT-450-014 (el tren completo) tras los daños sufridos en El Pozo.

En este día: Según el testigo agente policial TP27600 él mismo estuvo este día en las *vías muertas en donde habían depositado los trenes que habían explotado, a fin de recoger restos o vestigios*, y lo ratificó en la vista oral.

Durante todo el día: Retirada masiva de material de los focos del tren de Téllez, en especial de los coches 5 y 6, que quedan extraordinariamente limpios.

Según el Diario de Córdoba, el equipo de Córdoba desplazado a Téllez en este día recibió nuevas directrices, que *marcaron el desguace in situ de las unidades, por lo que el cometido del equipo cordobés "quedaba resuelto"*.

0h: aún permanecen en el tren de Atocha *restos humanos, mantas, ropa, enseres personales, documentos y fotos*.

1h: El tren de Atocha ha sido movido hasta la entrada de la estación, dejando libre para su inspección el suelo bajo él.

4h 30: Según la revista Líneas, *queda expedita la vía en El Pozo. Fue preciso segregar el coche del tren de dos pisos, que fue situado en el propio parking de la estación a la espera de ser trasladados los restos por carretera*. Se trataba del coche 5, cuyo estado parece ser que impedía su traslado por la vía.

De madrugada: Las dos unidades 446 de Santa Eugenia (el tren completo) fueron retiradas a Vicálvaro-Clasificación.

7 h: El ministro Cascos afirma en Atocha que *esta vía y su catenaria no han sufrido daños importantes, por lo que el restablecimiento depende de la capacidad de trabajo de los operarios para retirar y desguazar los trenes explotados* (alusión a los dos posibles procedimientos para retirar los vehículos explotados: remolcados por la vía o seccionados y cargados en camiones).

Hacia las 8h: Según el diario El País, el tren de Atocha está estacionado a la salida de la estación. Según la revista Líneas, por la noche queda apartado en Santa Catalina.

11 h: Ante las grandes dificultades encontradas por "Mantenimiento Integral de Trenes" en la retirada del tren de Atocha mediante su remolcado, se decide retirar en camiones los coches explotados en Téllez. Ángel Olaiz, director general de mantenimiento integral de RENFE, pide a Fernando Íñiguez, director de Enfesa, que Enfesa se ocupe de hacer esa retirada en camiones, y le dice que Mantenimiento Integral de Trenes se está encargando de retirar los de Atocha y El Pozo.

Hacia las 12h: El tren de Atocha se pone de nuevo en movimiento remolcado por un tractor diesel de maniobras. Dados los grandes daños que ha sufrido, el traslado se realiza con grandes dificultades, teniendo que montar alguno de los coches sobre diploris.

Hacia las 13h: Según relataba en directo Alfonso Ojea para la cadena SER, el tren de Atocha pasaba por Téllez camino de Santa Catalina.

14 h: Tras estudiar el caso, Emfesa acepta el encargo de retirar en camiones los coches explotados en el tren de Téllez. Olaiz pide a Íñiguez que lo prioritario es la celeridad, pero que espere la autorización judicial para iniciar los trabajos. Emfesa comienza los alquileres de maquinaria, grúas, tráiler, etc. y espera la autorización.

16 h: Según declaración judicial de Fernando Íñiguez, director de Emfesa (filial de Renfe encargada de la enajenación de materiales), Ángel Olaiz, director de Mantenimiento Integral de Trenes, comunica a Emfesa que ya hay autorización para retirar el tren, pero la Policía Judicial retiene la autorización hasta las seis.

16 h 25: Según Líneas, quedan operativas las 10 vías de Atocha. Ha quedado pues completamente liberada y reparada, tanto en vía como en catenaria, la vía 2, en la que estallaron las bombas de Atocha. Sin embargo no se restablece todavía el servicio del corredor del Henares por su entrada normal, pues sigue obstruido el paso por Téllez.

18 h: Se autoriza por el juez la retirada del tren de Téllez en camiones. Se inician los trabajos. La Policía Nacional, la Municipal y la Judicial están allí permanentemente.

19 h: Llegan a Téllez dos grandes grúas contratadas por Emfesa, que se ponen en posición de trabajo para retirar el coche 6, cuyo foco de explosión se encuentra ya extraordinariamente limpio.

Por la noche: La revista "Líneas", publicó la siguiente información sobre la declaración de un miembro de la brigada de socorro de Renfe que participó en los trabajos de retirada de los trenes: "*Jesús y sus compañeros se centraron en la retirada de las dos unidades afectadas en Atocha para facilitar la reanudación el servicio. Tras horas de trabajo, y mediante diploris, el tren quedaba apartado la noche del viernes (ha de tratarse de la noche del viernes al sábado) en Santa Catalina*".

24 h: El tren de Atocha queda apartado en Santa Catalina. En Santa Catalina el tren será investigado, entre el personal que lo hace hay hombres vestidos con monos blancos iguales a los que utiliza la Policía Científica.

Del 12 al 14 de marzo de 2004

Mientras permanece el coche 5 de El Pozo cubierto con una lona en el aparcamiento de la estación, es inspeccionado. Los vecinos presionan para que sea retirado de su vista.

13 de marzo de 2004

Fecha recogida en la sentencia como la del desguace de los trenes

De madrugada: Se retira el coche 6 de Téllez, sacándolo de la vía. Se divide en dos partes y se traslada en camión al taller de Renfe en Villaverde. Con este traslado comienza la retirada a Villaverde de los 4 coches explotados en Téllez. A continuación, se empieza a hacer lo mismo con el coche 5.

Según el diario ABC: *Vecinos de Villaverde Bajo soportan desde la madrugada del sábado el espantoso panorama de ver algunos vagones destrozados por la matanza terrorista que Renfe ha aparcado delante de sus casas...*

4h: Según el Diario de Córdoba, el equipo desplazado desde El Higuerón se retira de Téllez, pues se ha cancelado su misión de acondicionar los coches explotados para retirarlos por la vía.

5h: Termina la descarga del coche 6 de Téllez, partido por la mitad, en un rincón del taller de Renfe en Villaverde

Desde la madrugada: los vecinos de las calles Silvinita y Berrocal de Villaverde Bajo soportan la visión de los coches destrozados en Téllez

.De 6h a 13h: Seccionamiento en dos mitades de los coches 5 y 4 de Téllez. Se realizan sucesivos cargues de los medios coches en camiones y retirada de los mismos.

A media mañana: Según la declaración judicial de Fernando Íñiguez, se interrumpen los trabajos de retirada de los coches explotados en Téllez: *Llegan agentes de policía judicial que interrumpen el desguace, suben a los trenes, los registran durante dos horas, se llevan alguna caja, dicen: "continúen ustedes, por favor". Aparecen algunos objetos personales como teléfonos, libros, que se entregan a la policía judicial.*

Desde las 13 h hasta final de la tarde: aún con luz diurna: Seccionamiento en dos mitades del coche 1 de Téllez,

sucesivos cargues de los medios coches en camiones y retirada de los mismos.

Los coches 4 y 1 de Téllez, últimos en retirarse, y tras protestas de los vecinos de Villaverde, se depositan en un lugar algo más alejado de las viviendas de Villaverde, y oculto a la vista de los peatones.

13/14 de marzo de 2004

Fechas en las que Renfe dirá, en 2007, que se realizó el desguace de los trenes.

Hacia el 14 de marzo de 2004

El coche 1 de Atocha es partido en al menos dos partes y muy probablemente en tres. Muy probablemente también, las partes se cargan en camiones y se retiran de Santa Catalina con destino desconocido. Los coches 2 y 3 son retirados para acopiarlos al 3 de Téllez y volver a ponerlos en servicio.

14 de marzo de 2004

El Mundo fotografía el interior del coche 6 de Atocha en Santa Catalina. A través de la puerta de comunicación se ve también el coche 5 unido al 6. Es la última foto conocida del coche 6.

De madrugada: quedan apartadas en dos zonas próximas del taller de Renfe en Villaverde las ocho mitades de los coches explotados en Téllez.

Durante todo el día: El coche 5 de El Pozo permanece tapado con una lona en el aparcamiento de la estación; estaba situado justo enfrente del colegio electoral Madrid Sur, muy concurrido en esa jornada del día 14.

Después del mediodía: Según la revista Líneas: se terminan de retirar, por la vía, los vehículos no afectados por las explosiones en Téllez (coches 2 y 3), y se terminan las labores de reparación de la vía y catenaria e infraestructura en Téllez.

16h 25: Quedan operativas todas las vías de Atocha.

15 de marzo de 2004

A lo largo del día: Se retira la lona del coche 5 en el aparcamiento de El Pozo. Se efectúa su peritaje. Policías de la Científica y Tedax, y empleados de Renfe, colaboran en romper en trozos transportables en camión el coche 5 (240R). Se retiran esos trozos y se trasladan al taller TCR de Renfe de Villaverde. La empresa Alstom colabora en las operaciones. La Policía recoge material entre los restos que van quedando del coche 5. Las pertenencias de los viajeros se amontonan para enviarlas a Ifema.

Según información de ABC, *“Fuentes de Renfe dicen a ABC que las 24 unidades de tren afectadas están en un taller, en unas instalaciones del distrito de Villaverde, excepto un coche (el 5 de El Pozo) que aún se encuentra en la estación de El Pozo para su peritaje”*.

Cercanías se dirige por segunda vez a la empresa Alstom (la primera vez fue el día 12), con quien tiene contratada la reparación de los coches de dos pisos, pidiendo que le remita un informe de los daños y el presupuesto de reparación de la UT-450-014 (el tren completo) tras los daños sufridos en El Pozo.

Cercanías pide a la empresa Remimfer, al amparo del contrato de reparación accidental que tienen suscrito, la relación de daños, el coste de reparación y su programa, todo ello en relación con el tren UT 446-097, que según la propia Renfe es el que se encontraba en la vía 6 de Atocha.

5h 11: Se restablece el servicio normal de Cercanías en todo Madrid, incluido el Corredor del Henares. En la estación de El Pozo los viajeros pueden ver desde las ventanillas de los trenes la investigación que todavía se realiza en el coche 5 y la posterior retirada de la lona, desguace y retirada del mismo.

Por la mañana: Renfe cubre con lonas los coches 1 y 4 de Téllez apartados en Villaverde.

15 a 17 de marzo de 2004

Según la revista Líneas, *los miembros de la Brigada de Socorro completaron su trabajo, procediendo al desguace de los vehículos y a la recuperación de los equipos, elementos y materiales que podrán ser reutilizados, todo ello referido al tren de Atocha retirado a Santa Catalina. El desguace anterior al día 17 sería el del coche 6. El día 17 se haría el de los coches 5 y 4.*

Del 15 al 24 de marzo de 2004

Se desguazan todos los coches afectados directamente por las explosiones, salvo el único atacado en Santa Eugenia

16 de marzo de 2004

A lo largo del día: Según Líneas, se desguaza o se inicia su el desguace, el coche 6 de Atocha.

Según un testimonio publicado en El Mundo, se retira de El Pozo lo que queda del coche 5, para, probablemente, llevarlo en camiones a Villaverde, donde lo verían los técnicos de Alstom.

Remimfer remite a Cercanías el presupuesto de reparación de la UT 446-097, afectada cuando estaba en la vía 6 de Atocha, solicitado por Cercanías el día anterior, 15 de marzo.

De madrugada: Terminan las labores de limpieza realizadas por Emfesa en Téllez.

Por la mañana: En Villaverde, se tapan con lonas los coches 5 y 6 de Téllez, que eran los más visibles desde la calle.

9h 00: Se levanta el acta de la inspección ocular técnico policial del tren de El Pozo.

Por la tarde: Emfesa comunica a Renfe que la zona de Téllez *queda despejada*.

16, 17, 18 y 23 de marzo de 2004

Alstom colabora en el desguace en el TCR de Villaverde. Se trataría del coche 241R y, probablemente, de los coches de Téllez, que habían quedado depositados en un lugar cercano del mismo taller de Villaverde, y para ello aporta carretillas, grúas, camiones...

17 de marzo de 2004

Los tres coches de cola del tren de Santa Eugenia se encuentran en Vicálvaro.

Cercanías autoriza la reparación del tren de la vía 6 de Atocha, según el presupuesto enviado que Remimfer le había enviado la víspera, día 16.

Alstom elabora y remite a Cercanías un informe de los daños sufridos por el tren, en el que desaconseja la reparación de los coches explotados (240R y 241R) y valora el coste de reparación y puesta a punto del resto del tren, con incorporación de un nuevo coche retirado de otra composición. Cercanías aprueba la oferta de reparación y autoriza el inicio de los trabajos, con un plazo de ejecución de 45 días. Esta aprobación se envió por fax el **18 de marzo**.

Mantenimiento de Material, de Cercanías se dirige a Alstom aprobando la oferta de reparación del coche 014R (el coche 3, afectado por la explosión controlada en el andén), y autorizando el inicio de los trabajos, con un plazo de ejecución de 45 días. Esta aprobación se envió por fax el 18 de marzo.

Cercanías aprueba el presupuesto de reparación de la UT 446.097 (de la vía 6 de Atocha) presentado por Remimfer el día anterior, 16 de marzo, y autoriza el comienzo de los trabajos.

Según el diario ABC, la policía continúa "indagando" en el tren de Téllez en Villaverde, en donde comienza el desguace de este tren, labor en la que se recogen efectos personales de viajeros que aún estaban en el tren. Aunque en el elpais.com: se publica una foto de los coches 1 y 4 de Téllez en Villaverde con el texto: *Vagones atacados el 11-M, en un taller de Renfe, siete días después de los atentados*.

Según la misma edición de ABC, Renfe anuncia su propósito de llevar a Villaverde todos los coches afectados. Durante el día: empiezan las tareas para desguazar "*algunos de esos vagones*".

La Vanguardia **del día 18** publica una foto del coche 4 de Atocha en Santa Catalina y se afirma que "*Renfe inició ayer el desguace de los vagones de trenes que sufrieron los efectos de las explosiones en los atentados del 11-M*". Habrá que suponer que el desguace al que se refiere es el de ese tren de Atocha, del que Líneas decía que el día 17: *los miembros de la Brigada de Socorro completaron su trabajo, procediendo al desguace de los vehículos y a la recuperación de los equipos, elementos y materiales que podrán ser reutilizados*.

Según el diario El Mundo, se desguaza el coche 5 de Atocha, pues el día 18 de marzo dio la siguiente información en un pie de foto del desguace del coche 5 de Atocha: **“Ayer comenzaron a desguazarse los vagones siniestrados y, con ellos, las pertenencias de muchos pasajeros”**. Según la información de Líneas, el desguace del coche 6 se habría al menos iniciado el día 16. Los testimonios gráficos disponibles sólo muestran el desguace de los coches 5 y 6, y el seccionamiento en dos o tres partes del coche 1.

17 y al menos hasta el 23 de marzo de 2004

Según escribe la propia empresa, Alstom a Cercanías colaboró *en el desguace y transporte, en el TCR de Villaverde, los días 16, 17, 18 y 23*, desguace que incluiría, probablemente el coche 4 de El Pozo y los 4 coches de Téllez.

17 ó 18 de marzo de 2004

Desguace del coche 4 de Atocha.

17 y 18 de marzo de 2004

Hasta estas fechas, e incluso *“hasta finales de marzo”*, declaró Sánchez Manzano en el juicio que se estuvieron realizando inspecciones en los trenes.

18 de marzo de 2004

Los coches no afectados en El Pozo, es decir, los 1, 2 y 6, están apartados en Fuencarral.

Según los diarios El País y ABC, el 18 de marzo aún seguían sin desguazar, en Villaverde, los coches de Téllez.

23 de marzo de 2004

Remimfer concluye la reparación del tren de la vía 6 de Atocha.

Según Alstom, el desguace de Téllez habría concluido este día 23.

Según escribe Alstom, Alstom y Renfe se reúnen para tratar de desguaces y reparaciones, y se decide efectuar el desguace que Alstom aconsejaba el 17 de marzo. En realidad, se trataría sólo del desguace del coche 241R, pues el 240R ya había sido prácticamente desguazado en el aparcamiento de El Pozo el día 15 Remimfer termina la reparación de la UT 446-097, afectada en Atocha, según el presupuesto de 16 de marzo.

24 de marzo de 2004

Alstom contesta las peticiones de informe de daños en el tren formuladas por Cercanías los días 12 y 15 de marzo, y tras la reunión de la víspera, Alstom informa a Cercanías de que:

Se está desguazando en el TCR de Villaverde el coche 241R (4º de El Pozo), mientras que el 240R (5º de El Pozo) ya ha sido desguazado.

Los coches 014R, 027M, 242R y 028M (los no afectados directamente por las bombas en El Pozo) se encuentran en Fuencarral para su reparación. A ellos se incorporará el 251R, separado de otro tren, para finalmente constituir dos trenes de sólo 5 coches cada uno.

Finales de marzo de 2004

Según declara S. Manzano en el juicio, todavía se realizan inspecciones en los trenes.

3 de mayo de 2004

El laboratorio Tedax remite al juez instructor su informe sobre el resultado de los análisis sobre explosivos, en el se han detectado únicamente *“componentes habituales de las dinamitas”*.

7 de mayo de 2004

José Salgueiro es nombrado nuevo presidente de Renfe, en sustitución de Miguel Corsini.

26 de mayo de 2004

Abelardo Carrillo, que era director gerente de Cercanías, es ascendido a director general de Servicios de Transporte, de él dependen las unidades de negocio operativas de mercancías y viajeros, entre ellas la de Cercanías.

31 de mayo de 2004

Cercanías pide a Remimfer presupuesto de reparación de la unidad de cola (coches 4, 5 y 6) de Santa Eugenia. El coche 4 es el único explotado de este tren.

11 de junio de 2004

Especialistas Tedax emiten un informe pericial sobre la ubicación de los artefactos, en el que se cometen graves errores al establecer la ubicación de las bombas.

14 de junio de 2004

Sánchez. Manzano envía al juez el informe sobre ubicación de los artefactos solicitado verbalmente y concluido el día 11.

29 de julio de 2004

Remimfer presenta a Renfe el presupuesto de reparación de los tres coches de cola del tren de Santa Eugenia, incluido el único que sufrió la explosión, por un importe de 675.175,20 euros, y con un plazo de entrega de 145 días, presupuesto que Cercanías aprueba, efectuándose la reparación a partir del 11 de septiembre.

23 de agosto de 2004

El juzgado requiere a Renfe que le remita una valoración de los daños producidos a su patrimonio con motivo del atentado del 11-M.

9 de septiembre de 2004

Fecha que figura en el cuadro de desguaces enviado por Renfe al Tribunal el 30 de julio de 2007. En esta fecha de 2004 no existía el organismo que según Renfe confeccionó el cuadro.

10 de septiembre de 2004

Cercanías de Renfe valora los daños sufridos en sus trenes. Se incluye la relación de los 10 vehículos desguazados y de los 8 reparados, y se da el coste de las reparaciones. Se relaciona como coches reparados cuatro de El Pozo, el 4 de Santa Eugenia y otros tres que estaban en la vía 6 de Atocha. La reparación de Santa Eugenia se valora en 675.175,20 euros, más daños ocultos.

El Director Gerente de Cercanías remite a su superior, el Director General de Servicios de Transporte (Abelardo Carrillo, que el 11-M era el Director Gerente de Cercanías el 11-M) el informe de daños ocasionados por el atentado, tanto en los trenes como en infraestructuras e instalaciones, en él se incluye el documento de *detalle de los coches que fueron desguazados y los que resultaron dañados y reparados* de esa misma fecha, pero no el cuadro de desguaces supuestamente elaborado el día anterior, 9 de septiembre.

11 de septiembre de 2004

Una vez aprobado el presupuesto de reparación del tren de Santa Eugenia, y recibido por Remimfer el encargo verbal de efectuar la reparación, se traslada desde Vicálvaro al taller de Tafesa en Villaverde el coche 190 para efectuarla, y los otros dos de esta unidad, es decir, los 095R y 189M, se llevan a Cerro Negro, donde se mantienen hasta que termina la reparación de su compañero.

20 de septiembre de 2004

Renfe responde al requerimiento del juzgado del 23 de agosto, adjuntando a su escrito el informe de daños ocasionados por el atentado, de 120 folios, que el Director Gerente de Cercanías remitió al Director General de

Servicios de Transporte el 10 de septiembre. En el informe está incluida la relación confeccionada el 10 de septiembre anterior. Los resúmenes que figuran en esa documentación son confusos y con errores, impropios de la gran importancia del asunto.

10 de noviembre de 2004

Con vistas a la segregación de ADIF y RENFE, Abelardo Carrillo es nombrado director general de Servicios de Transporte de Alta velocidad y Grandes Líneas. Deja pues el puesto de director general de Servicios de Transporte, por lo que deja de tener competencia en Cercanías.

16 de marzo de 2005

Del Olmo ordena la realización de un informe conjunto Policía/Guardia Civil sobre diversas cuestiones relativas a las explosiones de los trenes y Leganés. Y además les dice que usen la información documental disponible: periciales, inspecciones, fotos, videos. No se menciona para nada ningún resto material.

27 de abril de 2005

Juran los cuatro peritos del informe pericial conjunto.

19 de mayo de 2005

Fernando Lázaro publica en El Mundo un artículo en el que dice lo siguiente:

El magistrado ha encargado recientemente estos informes a los especialistas en desactivación de la Policía Nacional. Por este motivo, los Tedax han acudido a las dependencias de Renfe para estudiar "los restos de uno de los vagones afectados por los atentados" y que la empresa aún conserva. La mayoría de ellos han sido ya desguazados, según explicaron las mismas fuentes.

24 de mayo de 2005

Los peritos encargados del informe conjunto Policía Guardia Civil solicitan al Juzgado fotos y videos de los trenes.

2 de junio de 2005

El juzgado entrega a los peritos del informe conjunto fotos y videos de los trenes aportados por diversos organismos, entre ellos Renfe y Bomberos de Madrid.

17 de junio de 2005

El juzgado entrega a los peritos del informe conjunto nuevo material fotográfico.

24 de junio de 2005

Se emite el informe pericial conjunto Policía - Guardia Civil sobre las explosiones en los trenes. Para su elaboración los peritos han recurrido, para realizar su estudio, a fotografías tomadas por policías municipales, ferroviarios y bomberos.

El tren de Santa Eugenia, ya reparado, está en el taller de pintura de Renfe en Fuencarral con los otros dos coches de su unidad.

3 de julio de 2005

El diario El País "informa" de que según fuentes de Renfe, *cuatro de los vagones del convoy afectado en la estación de Atocha, otros cuatro vagones-coches dañados en el área de la calle de Téllez, dos correspondientes al tren que registró la explosión frente a la estación del Pozo del Tío Raimundo y un vagón del convoy que surcaba las vías de la estación de Santa Eugenia fueron destinados a su desguace.*

5 de julio de 2005

La unidad UT 095, incluido el coche que sufrió la explosión en Santa Eugenia, recompuesta con sus tres coches de cola del tren, 190M, 095R y 189M, sale del taller de pintura para incorporarse de nuevo al servicio. Y desde entonces ha seguido circulando con toda normalidad.

2 de octubre de 2006

Manos Limpias presenta una querrela en el Supremo por la destrucción de los trenes

1 de diciembre de 2006

El Tribunal Supremo archiva la querrela presentada por Manos Limpias

23 de enero de 2007

La Audiencia Nacional admite una petición de Alfonso Blanco Fernández, en representación de Rafa Zouhier, de que se haga un *reconocimiento de los vagones*.

15 de febrero de 2007

Comienza el juicio oral del atentado.

29 de mayo de 2007

La defensa de Rafa Zouhier reitera la petición de *reconocimiento de los vagones* admitida por el Tribunal el día 23 de enero.

12 de junio de 2007

Ante la petición de la defensa de Rafa Zouhier de que se haga una inspección ocular de los trenes, **alguien de la Audiencia telefona a Renfe** este día 12, y la respuesta telefónica de Renfe es que el desguace se efectuó entre los días 13 y 14 de marzo de 2004.

El Tribunal emite una providencia con la que se contesta a la defensa de Rafa Zouhier, afirmando que "*por RENFE se ha manifestado que el desguace se efectuó entre los días 13 y 14 de marzo de 2004*". Fechas que están en abierta contradicción con la documentación aportada por la propia Renfe el 20 de septiembre de 2004 y con múltiples declaraciones de testigos en el juicio oral.

2 de julio de 2007

22 h 40: Se cierra el juicio oral. El caso queda visto para sentencia.

21 de julio a 19 de octubre de 2007

Entre estas fechas se construye en los talleres de Tafesa un cobertizo y se guarda en él el material del foco retirado del coche 4 durante su reparación.

27 de julio de 2007

Cuando el Tribunal está redactando esa sentencia, su presidente pide a Renfe que dé por escrito el "*dato*" que "*sobre las fechas en que se procedió a la destrucción de los vagones objeto del atentado*" se dio en "*conversación telefónica mantenida el pasado 12 de junio de 2007*".

30 de julio de 2007

El tribunal envía por fax a Renfe el oficio de 27 de julio de petición de fechas de los desguaces.

Renfe responde al Tribunal remitiéndole un cuadro que carece de firma y sello, en el que figura como fecha de su realización el 9 de septiembre de 2004, fecha en la que no existía el organismo al que Renfe atribuye su realización. En el cuadro se mantienen como fechas de los desguaces el 13 y el 14 de marzo, salvo de un coche de El Pozo, para cuyo desguace no se da ninguna fecha. De ese coche la empresa que lo desguazó, Alstom, dijo por escrito a Renfe el 24 de marzo de 2004 que se estaba desguazando en esa misma fecha.

31 de octubre de 2007

El Tribunal dicta sentencia, **dando falsamente como fecha de los desguaces el 13 de marzo de 2004.**

17 de julio de 2008

El Tribunal Supremo dicta su sentencia, afirmando que *“puede resultar sorprendente una tan apresurada destrucción, que impidió un estudio posterior más reposado y en profundidad, e incluso su reiteración de haber sido necesaria, de aspectos que pudieran haber resultado de interés para la investigación.”*

7 de mayo de 2009

El coche 2 de Téllez está en una nave del taller de Villaverde, pintarrajeado. La nave no tiene cerramiento lateral.

2 de junio de 2009

Ya no está en esa nave el coche 2 de Téllez.

11 de junio de 2009

Está cerrada la nave del TCR de Villaverde en la que estuvo el coche 2º de Téllez.

Agosto de 2009

El coche 446-190 que sufrió el atentado en Santa Eugenia sigue circulando y prestando servicio en las líneas de cercanías de Madrid.

Febrero de 2010

Abelardo Carrillo, Director Gerente de Cercanías el 11-M, que ascendió poco después, el 27 de mayo del mismo año 2004, a Director General de Servicios de Transporte, es apartado de la primera línea ejecutiva de Renfe y pasa a ser nombrado Director de la Oficina del Plan Estratégico.

13 de octubre de 2011

Tafesa, en cuyos talleres se reparó el tren de Santa Eugenia, entra en situación concursal.

4 de enero de 2012

El administrador concursal visita las instalaciones de Tafesa y descubre los restos del foco de Santa Eugenia dentro de un cobertizo de chapa.

28 de febrero de 2012

Libertad Digital publica el descubrimientos de los restos del foco del coche 4 almacenados en un cobertizo del taller de Tafesa.

Tras esa publicación, personal de Tafesa acondiciona y asegura con celeridad el cerramiento de chapas del cobertizo, cerrando los huecos que existían en su cubierta y que permitían ver su interior.

29 de febrero de 2012

El Fiscal General del Estado solicita diligencias al fiscal jefe de Madrid para *investigar*, en relación con los restos del tren de Santa Eugenia, *los restos, custodiarlos e indagar si ya se están investigando.*

4 de marzo de 2012

Según información del diario La Gaceta, dos individuos asaltaron de madrugada las instalaciones de Tafesa. Los asaltantes rompieron una de las vallas del recinto y enfilaron directamente al cobertizo donde estaban almacenados los restos del tren de Santa Eugenia.

Tafesa interpone una demanda ante la Policía, y en días posteriores se recibió en las oficinas una llamada de "*un cargo importante de la Policía. No de comisaría, sino de la dirección general*". En las últimas semanas, ha sido permanente el merodeo a las instalaciones de la empresa por parte de individuos sospechosos. Por ello, Tafesa se ha visto obligada a reforzar la seguridad con dos guardas jurados.

7 de marzo

La Guardia Civil procede a precintar el cobertizo en el que se guardaban los restos de Santa Eugenia, junto al cual se dispone una vigilancia permanente. Durante varios días se mantiene la vigilancia ante el precintado cobertizo, más tarde la vigilancia se limita a la entrada de los talleres.

20 de marzo de 2012

El Fiscal General del Estado solicita a la Fiscalía de la Audiencia Nacional un informe que contenga todos los documentos del Juzgado de Instrucción Número 6 en los que aparezcan referencias a los trenes, en concreto sobre su recogida, la cadena de custodia que se siguió con cada uno de los trenes, la destrucción, incautación o conservación de los restos de los mismos.

Mayo de 2012

Ya no hay vigilancia permanente en el cobertizo, sí está vigilada la entrada general a los talleres.

6 de junio de 2012

La Fiscalía de Madrid decreta el archivo de las diligencias abiertas sobre los restos del tren de Santa Eugenia. Se limita a decir que no hubo ocultación de pruebas. Define los restos como *objetos de pruebas*, objetos de pruebas que nadie reconoció haber investigado, y se olvida de que también tenía que determinar, según le pidió Torres Dulce, **el valor probatorio de los restos**, y de que según manifestó el propio Torres Dulce, también **le solicitó que procediera a investigar los restos**. No investiga los restos, no valora la importancia que pudieran tener los restos por sí mismos, su valor probatorio, los nuevos datos que su investigación pudiera haber aportado a los numerosos puntos oscuros de la investigación de las explosiones del 11-M, ni entra a valorar por qué en el Sumario no se da cuenta de su existencia, por qué no hay ni un solo informe oficial sobre esos restos, por qué no los citaron los peritos que redactaron el informe conjunto sobre las explosiones, cuando ése era el único foco que pudieron investigar directamente y cuando, según el Director de Tafesa, policías y guardias civiles los visitaron dos veces.

13 a 26 de junio de 2012

Alguien levanta precintos en el cobertizo y abre una discreta entrada.

10 de septiembre de 2012

Hay un vigilante armado junto al cobertizo.

Marzo a mayo de 21013

Alguien va retirando progresivamente precintos y chapas del cobertizo. No se ve vigilancia alguna.

15 a 30 de mayo de 2013

El administrador concursal autoriza la entrada de Tafesa en las instalaciones para sacar todo lo que pueda ser de algún valor en la liquidación de la compañía. Durante varios días, Tafesa desmantela y retira lo todavía aprovechable del taller.

Junio de 2013

Los terrenos e instalaciones son devueltos a Adif (sucesora de Renfe en la propiedad de las instalaciones ferroviarias) quien los había tenido arrendados a Tafesa.

Una vez traspasados a Adif, los antiguos talleres de Tafesa son saqueados.

9 de julio de 2013

Han desaparecido los precintos de la entrada normal del cobertizo.

11 de septiembre de 2013

Alguien ha abierto un hueco en las cerradas puertas de los talleres, por el que puede pasar un hombre.

16 de septiembre de 2013

Las instalaciones de Tafesa presentan un deplorable aspecto, las oficinas están destrozadas y las naves desiertas.

Ya no queda casi ningún precinto en el cobertizo. En su interior se conservan las piezas del foco de Santa Eugenia en la misma posición que tenían cuando las vio el administrador concursal el 4 de enero de 2012. No hay indicio alguno de que nadie haya removido ninguna de ellas.

7 de octubre de 2013

Se ha ampliado el hueco que apareció abierto en la chapa de la puerta el 11 de septiembre.

Adif ha colocado carteles de peligro de desprendimiento en la puerta de acceso a los talleres.

22 de octubre de 2013

Han desaparecido las grandes puertas de entrada al taller, con sus carteles de peligro de desprendimiento.

Todas las chapas laterales del cobertizo han desaparecido, así como casi todo su contenido. De los restos del foco de Santa Eugenia sólo quedan dos piezas del techo del coche, una de ellas bajo lo único que queda del cobertizo, su techo, mientras que la otra está fuera, a unos metros de distancia.

23 de octubre de 2013

La entrada de los talleres está vigilada por policías nacionales y vigilantes de Adif, conocedores de que ahí hay restos del 11-M, con sus respectivos vehículos, al tiempo que una furgoneta y un camión cargan material en el interior de las instalaciones. Los policías se van sin esperar la salida de la furgoneta.

El cobertizo está desmantelado. Sólo queda, separada unos metros de los restos del cobertizo, una de las piezas del techo del coche 4 de Santa Eugenia.

25 de octubre de 2013

Desaparece la última pieza del tren de Santa Eugenia y casi todos los restos del cobertizo.

No hay policías ni vigilantes de Adif, pero sí hay furgonetas cargando material sin ningún disimulo.

29 de octubre de 2013

Se intensifica el desmantelamiento de los talleres de Tafesa. Un numeroso grupo de personas utiliza unos veinte camiones y furgonetas a plena luz del día, a la vista de todo el mundo, sin ningún disimulo. A pesar de lo ocurrido los últimos días, no hay vigilancia alguna, ni policial ni de Adif, mientras se llevan a cabo los destrozos. Se derriban impunemente algunas de las naves para llevarse sus estructuras.

30 de octubre de 2013

Los periódicos El País y 20 Minutos dan cuenta de lo que ha ocurrido la víspera en Tafesa. Ambos medios coinciden en hablar de "saqueo" de las instalaciones, y no mencionan que en esas instalaciones había restos del 11-M. Según afirman, *Izquierda Unida denunciará el robo en la Comisión de Seguridad municipal.*

2 de noviembre de 2013

Ha desaparecido de pronto toda la actividad saqueadora. La entrada a los talleres aparece de nuevo cerrada, esta vez con una valla de reja metálica, tras ella, unos agentes de seguridad de Adif, con su vehículo, vigilan el acceso.

4 de diciembre de 2013

No ha habido nuevas demoliciones desde el 30 de octubre. Todo sigue en calma.

En la entrada sigue la vigilancia desde dentro. Se han colocado carteles de peligro y prohibición; uno de ellos, que avisa de peligro de desprendimiento, es precisamente el mismo que podía verse el 7 de octubre y que luego desapareció junto con las propias puertas.

En los antiguos talleres están trabajando perfectamente identificadas una empresa de alquiler de módulos para oficinas y otra dedicada a la gestión de residuos. Al parecer Adif ha decidido continuar las labores de demolición, esta vez de forma oficial y legal.

10 de enero de 2014

Se sigue trabajando en la demolición legal de los talleres.

Ha desaparecido el cartel de peligro de desprendimiento que se había identificado públicamente como el mismo que se colocó inicialmente, que luego desapareció con las puertas y que fue vuelto a colocar.