

Historia de los trenes del 11-M

1.- Introducción

2.- La Audiencia Nacional carece de información sobre la destrucción de los trenes

3.- La falsa fecha de desguace de los trenes en la sentencia

4.- El asunto en el Tribunal Supremo

5.- Últimos intentos de la Fiscalía de saber qué pasó con los trenes

6.- Cronología

1.- Introducción

En el atentado el 11-M, 10 bombas explotaron en 10 coches pertenecientes a 4 trenes de Cercanías de Madrid, cuando se encontraban respectivamente en las estaciones de Atocha, El Pozo y Santa Eugenia y a la altura de la calle Téllez, cerca de Atocha. Los especialistas Tedax¹ de la Policía Nacional hicieron explotar de forma controlada otra bomba en el tren de Atocha. En total, hubo pues 11 explosiones.

Los trenes fueron retirados de esos lugares durante los días 12 y 13 de marzo. Antes de retirarlos fueron despojados de muchas toneladas de material procedentes de los focos, cuyo destino quedó en el misterio. Tan sólo se conservaron 23 bolsitas de muestras en los almacenes de la unidad Tedax, las cuales habían sido antes analizadas en su laboratorio químico para determinar la naturaleza del explosivo utilizado. El informe de ese análisis² fue enviado al juez instructor el 3 de mayo, y en él sólo se citaba el hallazgo de "*componentes habituales de las dinamitas*", sin identificar esos componentes, lo cual dio lugar a una gran polémica, nunca terminada, sobre la naturaleza de esos misteriosos componentes. Pero para entonces ya era imposible buscar nuevas muestras para repetir los análisis, y al laboratorio de la Policía Científica, mucho mejor dotado y normalmente encargado de estos trabajos, sólo se le remitió una bolsita con polvo de extintor recogido en El Pozo.

Los vehículos explotados, salvo un coche del tren de Santa Eugenia, quedaron convertidos en chatarra a los pocos días. Así que cuando los peritos Tedax realizaron el 11 de junio de 2004 un informe pericial sobre la ubicación de los artefactos³ ya no podían inspeccionar los trenes, y cometieron graves errores al establecer la ubicación de las bombas; tan sólo tenían aún visible el tren de Santa Eugenia, pero en su informe no citan tal circunstancia e incluso se equivocan al dar la ubicación de la única bomba de ese tren. Y cuando ya el 24 de junio de 2005 se realizó un informe conjunto Policía - Guardia Civil sobre las explosiones en los trenes⁴, como ya no existían los trenes hubieron de recurrir para realizar su estudio a fotografías tomadas por policías municipales, ferroviarios y bomberos, lo que pone de manifiesto que la apresurada destrucción se llevó a cabo sin que al parecer se contara siquiera con un reportaje fotográfico científico adecuado para realizar las posteriores periciales. Con posterioridad se pudo comprobar que ese informe conjunto también incurrió en graves omisiones al menos en el foco de Santa Eugenia⁵.

Entre las 23 muestras recogidas en los trenes y conservadas hay algún componente eléctrico o electrónico que bien hubiera podido pertenecer a las bombas. Pues bien, entre las periciales realizadas para tratar de averiguar la naturaleza de las bombas no hay ninguna en la que se hayan estudiado esos componentes con ese fin⁶. Y los trenes desaparecieron sin que se hubiesen hecho esas investigaciones. Se dio una versión del tipo de bomba sobre la base de una mochila que apareció en la comisaría de Vallecas, pero no se estudió ningún posible componente de los hallados en los propios trenes, ni se buscaron más, pues los trenes ya no existían.

En cuanto a la posible autorización judicial para destruir los trenes, hay una asombrosa y evidente carencia de datos tanto en el sumario como en las declaraciones del juicio oral. Sí ha habido un par de referencias al asunto en las declaraciones prestadas ante la juez Coro Cillán en la instrucción de la querrela presentada contra el entonces jefe de los TEDAX, Sánchez Manzano, por la Asociación de Ayuda a las Víctimas del 11-M.

La primera de ellas la proporcionó José María de Pablo, abogado de dicha asociación, cuando al referirse a la declaración prestada por Díaz Pintado, nº 2 de la Policía el 11-M y jefe de Sánchez Manzano, afirmó⁷:

¹ Técnicos especialistas en desactivación de artefactos explosivos

² Informe pericial realizado por el Grupo de Investigación de Explosivos de la Unidad Central de Desactivación de Explosivos y N.B.Q. sobre material explosivo empleado en la confección de los artefactos del 11-M

³ Informe Pericial sobre la ubicación de los artefactos de los atentados del 11 de marzo en los trenes de cercanías y situación de estos respecto a los andenes de las estaciones por las que circularon

⁴ Informe pericial conjunto, elaborado por Tedax del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil, sobre diferentes cuestiones relacionadas con los atentados del 11 de marzo de 2004, en Madrid

⁵ El informe ignoró la existencia de un cráter en el suelo del tren, y situó la bomba en la bandeja portaequipajes. Este foco corresponde a la única bomba por cuya colocación hay un autor condenado y encarcelado

⁶ Sólo en El Pozo se encontró lo siguiente: restos de cilindro metálico y circuito electrónico; pila de petaca, bobina eléctrica y piezas metálicas; fragmentos de lo que parece un teléfono móvil; un cargador y una batería de 3,6 V. Todo ello se conservó en el almacén Tedax sin se conozca ninguna pericial que tratase de comprobar si eran componentes de bombas.

⁷ Entrevista a José María de Pablo del 19 de septiembre de 2009 en "La mañana de sábado" de EsRadio, en relación con la declaración de Díaz Pintado prestada el día anterior

*En un momento dado, poco después de los atentados, le comunican (a Díaz Pintado) que Renfe ha preguntado qué debe 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. Entonces lo que dijo Díaz Pintado es que su contestación a la persona, al policía que le preguntó, dentro del área de sus subordinados, es que no se pueden destruir los trenes, de manera, por decisión unilateral de la policía, aunque lo haya consultado Renfe, porque eso es una prueba. Díaz Pintado dijo es una prueba, no se puede destruir, **pregúntenle al juez, y que lo decida el juez.** Díaz Pintado no dijo que él directamente le pidiera autorización al juez, sino que su contestación fue que se le consulte y que se le pregunte al juez del Olmo, y que la decisión sea del juez, o sea que el señor Díaz Pintado recordó a sus subordinados **que para destruir los trenes hacía falta una orden del juez.** ¿Qué ocurrió después? El señor Díaz Pintado ya no dio más datos, no dijo si al final hubo autorización, si no, etc., probablemente, yo entiendo, por cómo declaró él, que luego ya escapó a su dominio, además él a los pocos días dejó de ser subdirector general operativo y fue sustituido por otra persona, por lo tanto ya no sé qué ocurrió allí, pero él no fue directamente quien dio esa autorización.*

Pues bien, parece que no hay datos de esa solicitud de Renfe, ni de la respuesta del juez. ¿Se formuló realmente la petición de autorización para desguazar los trenes? ¿Destruyó Renfe los trenes, por su cuenta, porque tenían “problemas de seguridad”? ¿Resolvieron esos problemas destruyendo lo que había que proteger? ¿Es ésta la forma normal de actuar en estos casos?

La segunda referencia nos la dio Fernando Iñiguez, a la sazón director de Emfesa, filial de Renfe dedicada a la “enajenación de materiales”, que en la misma querrela declaró lo siguiente en relación con el fraccionamiento de los coches de Téllez y su retirada de la vía en camiones⁸:

*Que el 11M sobre las 11 de la mañana D. Ángel Olaiz Hoyuela, que era director general de mantenimiento integral de Renfe, le dijo al declarante que habían inspeccionado los focos de las explosiones, que ellos se iban a encargar de la retirada de los vehículos de Atocha y El Pozo pero en Téllez no podían hacerse cargo, el declarante, con su gente hizo una inspección, vieron que podían hacerla y sobre las 2 de la tarde comunicaron su aceptación del trabajo, le dijeron que lo prioritario era la celeridad, había que despejar las vías, que **esperara a la autorización cuando se la diera el Juez,** que estaba en permanente contacto con el Representante Legal D. José Luis Marroquín.*

Que Emfesa comenzó los alquileres de maquinaria, grúas, tráiler, etc. y esperando la autorización el Sr. Olaiz le llamó a las 4 y le dijo que ya había autorización. La Policía Judicial les retuvo hasta las seis, el desguace y retirada empezó a las 18'00 horas del día 12

En esta declaración hay un evidente error en la fecha. Según el acta de inspección ocular, el levantamiento de cadáveres en Téllez terminó a las 17:00 del día 11, por lo que no es posible que a las 11 de la mañana de ese mismo día los técnicos de Renfe hubiesen ya inspeccionado los focos. La petición a Emfesa se produjo seguramente a las 11:00 del día 12 y no del día 11.

En todo caso, de esa declaración se deduce que en Téllez hubo una autorización judicial para fraccionar el tren y retirarlo en camiones, autorización dada el día 12 a las 16h y retenida después hasta las 18h. No ha trascendido el contenido concreto de esa autorización judicial, por lo que se desconoce si se refería únicamente al fraccionamiento del tren de Téllez o a su desguace, ni si se refería sólo a ese tren o al conjunto de los cuatro trenes.

Fernando Iñiguez añadió en su declaración en relación con la retirada del tren de Téllez:

***Se interrumpieron los trabajos el día 13** a eso de media mañana, llegaron agentes de policía judicial, interrumpieron el desguace, subieron a los trenes, los registraron durante dos horas, se llevaron alguna caja, dijeron "continúen ustedes, por favor". Que aparecieron algunos objetos personales como teléfonos, libros, que se entregaban a la policía judicial*

No se sabe si esa orden de paralizar los trabajos estuvo relacionada con la autorización judicial cuya espera retrasó su inicio, ni hay noticias sobre los motivos y la trascendencia de esta orden.

⁸ Declaración del 20 de enero de 2012 ante la juez Coro Cillán

2.- La Audiencia Nacional carece de información sobre la destrucción de los trenes

Si alguien pretende buscar en el Sumario del 11-M, en el desarrollo de la vista oral, en la sentencia, algún dato sobre la decisión, la autorización o la orden de destruir los trenes, se encontrará con la ausencia total de información al respecto. Por asombroso que parezca, no hay dato alguno en todo el Sumario del 11-M que aclare quién, cuándo y por qué decidió destruir los trenes del 11-M pocos días después del atentado, cuando aún no se había podido determinar el tipo de explosivo utilizado, cuando aún quedaban peritajes por hacer y cuando no se había hecho un reportaje fotográfico apropiado para llevar a cabo esos peritajes. No hay registrada orden ni autorización alguna, ni judicial ni policial, que justifique esa destrucción. No hay ningún documento, ninguna declaración, que trate expresamente del desguace de los trenes. Como veremos a continuación, todo eso es lo que se desprende de lo ocurrido cuando una de las partes pidió, ya en 2007, que se hiciera un reconocimiento de los trenes.

Tratando sin duda de poner en evidencia esa apresurada destrucción de los trenes, esa falta de datos sobre unos desguaces que, aunque ignorados oficialmente, se sabía que se habían producido, la defensa de Rafa Zouhier⁹ solicitó que se hiciera un *reconocimiento de los vagones*, petición que fue admitida mediante auto de 23 de enero de 2007, es decir, poco antes de que el 15 de febrero, se abriera el juicio oral. La petición fue reiterada el 29 de mayo de 2007, con el juicio ya muy avanzado.

Seguramente había una total ignorancia en el Tribunal sobre el asunto, pues para contestar esa solicitud, tras esperar casi 5 meses desde la primera petición, tuvieron finalmente que coger el teléfono el 12 de junio de 2007 y llamar a Renfe para preguntar sobre la posibilidad de esa inspección ocular solicitada. La respuesta del anónimo interlocutor de Renfe quedó recogida en la providencia del Tribunal con la que se contestaba al solicitante de la inspección (documento 1). En ella se afirma que “*por RENFE se ha manifestado que el desguace se efectuó entre los días 13 y 14 de marzo de 2004*”.



AUDIENCIA NACIONAL - SALA DE LO PENAL

Sección 002

Tel. 91.397.41.47
Fax. 91.397.32.58

ROLLO DE SALA 5 /2005

PROCEDIMIENTO: SUMARIO 20/04
JDO. CENTRAL INSTRUCCION N. 6 de MADRID

DILIGENCIA.- En Madrid, a doce de Junio de dos mil siete. La extiendo yo el Secretario para hacer constar que al Tomo 80 del sumario 20/04, del folio 24.534 al 24.653 obra documentación remitida en fecha 20/09/04 por RENFE, en la que consta principalmente el folio 24.540 detalladas las partes que fueron desguazadas y los que resultaron dañados y reparados, asimismo por RENFE se ha manifestado que el desguace se efectuó entre los días 13 y 14 de Marzo de 2004, de lo que paso a dar cuenta a la Sala, doy fe.

PROVIDENCIA
ILTMOS. SRES. MAGISTRADOS
D. JAVIER GÓMEZ BERMÚDEZ
D. FÉLIX-ALFONSO GUEVARA MARCOS
D. FERNANDO GARCÍA NICOLÁS

En Madrid, a doce de Junio de dos mil siete.

Dada cuenta a la vista del contenido de la anterior diligencia, y de conformidad con lo ya acordado, dese traslado al Procurador D. Alfonso Blanco Fernández, por ser la parte que solicitó la prueba consistente en la inspección ocular de los trenes afectados por los atentados.

Así lo acuerda la Sala y rubrica su Presidente, doy fe.

DILIGENCIA.- Seguidamente se cumple lo mandado, doy fe.

Documento 1.- Providencia de la Audiencia Nacional de 12 de junio de 2007

⁹ El procurador Don Alfonso Blanco Fernández, en representación de Rafa Zouhier

En el pequeño texto de esta providencia hay varias extrañas circunstancias que merecen nuestra atención. Lo primero que sorprende es que un asunto de tanta importancia se resuelva con una “manifestación de Renfe”, anónima, pues no se dice quién de Renfe manifestó tal cosa, y carente de base justificativa, pues tampoco se dice por qué medio se hizo tal manifestación y dónde consta. ¿Fue una manifestación verbal? En tal caso ¿dada por quién? ¿Escrita? En tal caso ¿firmada por quién? No se sabe. ¿No es sorprendente ese anonimato?

Así que en esa anónima aportación están los primeros datos que, tres años después del atentado, en junio de 2007, en pleno desarrollo del juicio oral, tuvo la Audiencia Nacional sobre las fechas de destrucción de los trenes; y se trata de datos dados por teléfono por alguien de Renfe cuyo nombre y cargo quedan en el anonimato. Y la Audiencia Nacional no tuvo reparo alguno en responder con esos datos a la parte solicitante de la inspección de los trenes.

¿Pero esos datos son al menos fiables? Vamos a tratar de averiguarlo.

En la citada providencia de 12 de junio de 2007 se hacen las dos siguientes afirmaciones que, ante todo, son incompatibles entre sí:

1.- *“En el Tomo 80 del sumario 20/04, del folio 24.534 al 24.653 obra documentación remitida en fecha 20/09/04 por RENFE, en la que consta principalmente al folio 24.549 detallados los coches que fueron desguazados y los que resultaron dañados y reparados”*

2.- *“Asimismo por RENFE se ha manifestado que el desguace se efectuó entre los días 13 y 14 de marzo de 2004”.*

La primera de esas afirmaciones se refiere a una documentación que obra en el sumario, de la que se dice expresamente en qué folios se encuentra, aunque no se dice con qué motivo. Pues bien, toda la documentación contenida en los 120 folios que van del 24.534 al 24.653 corresponde a la respuesta que dio Renfe a un oficio que el Juzgado Central de Instrucción nº 6 le envió el 23 de agosto de 2004, requiriendo que le remitiese una valoración de los daños producidos a su patrimonio con motivo del atentado del 11-M. Renfe respondió a este requerimiento el 20 de septiembre de 2004, adjuntando a su escrito los citados 120 folios en los que se hace una valoración de daños producidos tanto a los trenes como a las estaciones e infraestructura. En esos 120 folios se describen todo tipo de daños producidos a estaciones, vías, catenarias e instalaciones de seguridad, y se dan algunos datos de los desguaces, pero se habla de ellos por su coste y por los ingresos por venta de chatarra, en modo alguno para explicar los propios desguaces, sus motivos, quién decidió hacerlos, sus fechas.

Por lo tanto, habrá que suponer que si el Secretario de la Sala, para dar cuenta del desguace de los trenes y de la fecha en la que se llevó a cabo, utilizó esos folios sería porque no había otros más explícitos al respecto, es decir, porque no hay en todo el Sumario nada que diga claramente cuándo se destruyeron los trenes, ni quién lo ordenó, quién lo autorizó y dónde se llevó a cabo esa destrucción, y eso es increíble. ¿No resulta asombroso e increíble el asunto?

De esos 120 folios, la providencia resalta expresamente uno de ellos, sin duda por ser el que más aclara lo sucedido, en el que constan *“detallados los coches que fueron desguazados y los que resultaron dañados y reparados”*. Se trata del folio 24.549 (documento 2), de fecha 10 de septiembre de 2004, fecha que curiosamente resulta ser la víspera del traslado del tren de Santa Eugenia al taller de Tafesa en Villaverde para repararlo.

Al igual que ocurre con los 119 folios restantes del informe de Renfe, en este documento se dan datos meramente económicos; no se explica lo hecho con cada tren, las fechas y responsables de los desguaces, sino sólo el coste que para Renfe supuso su pérdida. No identifica cada tren, sino que figura únicamente lo que interesa para esa valoración: las matrículas de unidades y coches y sus valores respectivos; y no están sólo los que contenían las bombas, sino todos los afectados, aunque estuviesen en otras vías de Atocha. En ese cuadro llama la atención el muy elevado coste de la reparación de uno de los coches, el 9-446-190-1¹⁰; se trata del coche que sufrió la explosión en la estación de Santa Eugenia. Pero el extraordinario caso de ese tren merece un tratamiento específico en otro lugar.

¹⁰ 675.175,20 €, “más daños ocultos”, que es más de 10 veces superior a la mayor de las restantes reparaciones, y que es incluso muy superior a la cantidad que da la propia Renfe como pendiente de amortizar de cada uno de esos vehículos, con un valor medio de 378.000 euros

COCHES DESGUAZADOS DEBIDO AL ATENTADO

<u>U.T</u>	<u>Nº COCHE</u>	<u>VALOR NETO(Pend. Amortizar)</u>
446-018	9-446-035-8	427.136,29€
446-018	7-446-018-4	213.954,98€
446-018	9-446-036-6	425.947,21€
446-096	9-446-191-9	476.632,99€
446-096	7-446-096-0	236.700,73€
446-096	9-446-192-7	472.264,57€
446-035	9-446-070-5	417.338,69€
446-011	9-446-021-8	375.060,10€
450-014	7-450-240-7	368.653,85€
450-014	7-450-241-5	368.653,85€

Valor Pendiente de amortizar coches desguazados 3.782.343,26€

Coste del desguace de coches: 82.236,85€

Para reponer los coches desguazados se van a adquirir tres trenes Civia s/465 , con un coste de 17.000.000,00€

COCHES DAÑADOS Y COSTE DE REPARACION

<u>UT</u>	<u>Nº DE COCHE</u>	<u>IMPORTE REPARACION</u>
446-095	9-446-190-1	675.175,20€ más daños ocultos
450-014	7-450-014-6	57.697,00€
446-097	9-446-193-5, 7-446-097-8, 9-446-194-3	34.923,92€
450-014	9-450-027-8, 7-450-242-3, 9-450-028-6	36.490,00€

Total reparación coches y equipos dañados 804.286,12 € más daños oculto:

Madrid, 10 de Septiembre de 2004

Documento 2.- Costes sufridos por Renfe por daños en los trenes

En cuanto a la segunda afirmación de la providencia, la manifestación de Renfe de que los desguaces se produjeron los días 13 y 14 de marzo de 2004, está en abierta contradicción con lo que se dice en los 120 folios citados al principio, en los cuales se incluye una correspondencia tenida por Renfe con varios industriales acerca de la valoración de los trabajos de reparación de los trenes, de la cual se deduce que esos desguaces no se realizaron, en modo alguno, ni el 13 ni el 14 de marzo de 2004¹¹.

Y esa incompatibilidad entre ambas afirmaciones de la diligencia se da también entre la afirmación de que el desguace se produjo los días 13 y 14 de marzo y diversas declaraciones producidas durante la fase oral del juicio. Así por ejemplo, esas fechas están en total y abierta contradicción con las declaraciones de S. Manzano:

¹¹ Entre otros, de esa correspondencia se deducen los siguientes hechos: El 15 de marzo Renfe se dirigió a la empresa Alstom pidiendo informe de los daños y presupuesto de reparación del tren de El Pozo. El 17 de marzo Alstom respondió a Renfe aconsejando desguazar los coches 4 y 5 de El Pozo. El 24 de marzo Alstom informó a Cercanías de que el coche 5 de El Pozo había sido desguazado y que el coche 4 de El Pozo estaba siendo desguazado. El 31 de mayo Cercanías pidió a la empresa Remimfer presupuesto de reparación del coche 4 de Santa Eugenia. El 29 de julio, Remimfer envió el presupuesto de reparación del coche 4 de Santa Eugenia

“Me parece que se estuvieron recogiendo y seleccionando hasta el día 17 ó 18 de marzo, creo que está en los últimos escritos referencia con restos, porque se siguió haciendo inspecciones en los trenes... hasta finales de marzo”.

Y también con las declaraciones de varios agentes policiales que investigaron los trenes desde el día 13 de marzo hasta al menos el 18, peregrinando pacientemente tras ellos, contemplando cómo eran destruidos, recogiendo material del que nunca más se supo.

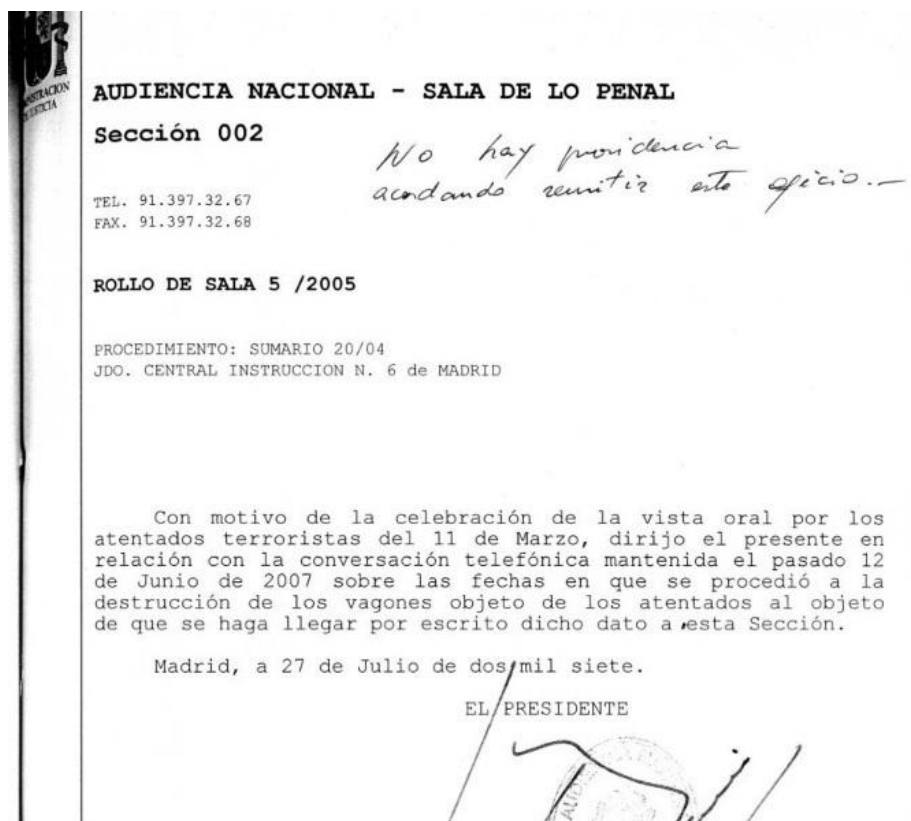
Pues bien, como veremos a continuación, el Tribunal, puesto a elegir entre ambas contradictorias informaciones, la de Renfe y las de los policías, se inclinó por la de Renfe, y estableció que los desguaces se llevaron a cabo los días 13 y 14 de marzo.

3.- La falsa fecha de desguace de los trenes en la sentencia

Gracias a la publicación por El País¹² de determinados documentos del rollo de sala, podemos intuir lo ocurrido después, que sería lo siguiente:

Cuando el Tribunal redactaba la sentencia, hubo de responder a la nulidad instada por una de las defensas precisamente por la destrucción de los trenes, y necesitaba incluir en su texto las fechas del desguace. Al comprobar que no había más referencia a ellas que la providencia de 12 de junio de 2007, y ver que el dato de esas fechas era simplemente telefónico, tuvieron que requerir a Renfe para que lo diera por escrito. El presidente del Tribunal se dirigió pues a Renfe el 27 de julio, cuando ya hacía casi un mes que el caso había quedado visto para sentencia y el Tribunal estaba redactando esa sentencia (documento 3)¹³, pidiéndole que diese 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**”.

En dicho oficio, está sobrescrito a mano que “no hay providencia acordando remitir este oficio”, pero el escrito se envió por fax el 30 de julio, y Renfe contestó el mismo 30 de julio.



Documento 3.- Oficio de la Audiencia Nacional a Renfe de 27 de julio de 2007

Así pues, el presidente del Tribunal pidió a Renfe que diese por escrito el “dato” que dio en “**conversación telefónica mantenida el pasado 12 de junio de 2007**”. Con lo que queda confirmada la llamada telefónica que sirvió de base a la providencia del Secretario de 12 de junio de 2007. El dato de los desguaces realizados los días 13 y 14 de marzo de 2004 se dio por teléfono, aunque seguimos sin conocer los nombres de los interlocutores de esa conversación telefónica.

Es decir, en 2007, cuando ya el juicio oral se encontraba en su fase final, todavía no se tenía conocimiento oficial en la Audiencia Nacional de la destrucción de los trenes; sólo así se entiende que para responder a la cuestión planteada por el representante de Rafa Zouhier hubiera que telefonear a Renfe para preguntarlo. Alguien de la Audiencia Nacional realizó esa llamada a Renfe el 12 de junio de 2007, preguntando por el asunto. Alguien de Renfe cuya identidad desconocemos contestó, por teléfono, que los trenes se habían destruido los días 13 y 14 de marzo de 2004, y la Audiencia Nacional se dio por satisfecha con esa contestación telefónica, la reprodujo por escrito y respondió con ella a Alfonso Blanco Fernández, representante de Rafa Zouhier.

¹² Edición del 9 de marzo de 2012

¹³ Los documentos 3, 4 y 5 fueron publicados en el diario El País el 9 de marzo de 2009

Y en la sentencia se recogió finalmente la fecha del desguace, pero para ello el Tribunal no podía recurrir nada más que a las fechas telefónicas y anónimas de la providencia de 12 de junio de 2007. No había escrito alguno de Renfe ni de nadie en el que se dieran esas fechas, y entonces surgió el requerimiento a Renfe para que las diera por escrito.

Renfe contestó al citado escrito el mismo día que lo recibió por fax, el 30 de julio de 2007, diciendo (documento 4): “Le adjunto cuadro elaborado por la Dirección General de Cercanías y Media Distancia de esta compañía con detalle de las fechas en las que se procedió a la destrucción de los coches....” Y adjuntaba un cuadro anónimo (documento 5) que carece de firma y de sello, en el que figura, abajo a la derecha, la que se supone es la fecha de su elaboración: 9-9-2004.

Pero resulta que en septiembre de 2004 no existía la Dirección General de Cercanías y Media Distancia, a la que se atribuye en la carta la autoría del cuadro, pues no fue creada hasta febrero de 2006. En 2004 ni siquiera existía “Media Distancia”, pues esa Unidad de Negocio se llamaba “Regionales”.



AUDIENCIA NACIONAL. Sala de lo Penal
Sección 002
Procedimiento: Sumario 20/04
Juzgado Central de Instrucción nº 6 Madrid

Madrid, a 30 de Julio de 2007

ASUNTO: RESPUESTA A REQUERIMIENTO

Le adjunto cuadro elaborado por la Dirección General de Cercanías y Media Distancia de ésta compañía con detalle de las fechas en las que se procedió a la destrucción de los coches (vagones) objeto de los atentados terroristas del 11 de marzo de 2004, tal como lo solicitan en su fax de fecha de hoy.


Fdo: El Director Corporativo

renfe
Dirección Corporativa de Protección Civil, Seguridad y Prevención de Riesgos

Documento 4.- Carta de respuesta de Renfe a la Audiencia Nacional de 30 de julio de 2007

TRATAMIENTO DE LOS VEHICULOS AFECTADOS POR
LOS ATENTADOS DEL 11/03/2004

SITUACION VEHICULOS	UT AFECTADA	MANTENEDOR	COCHES	TRATAMIENTO	VALOR NETO 31/12/2003	OBSERVACIONES
TRENES ÚTILES	446-035	REMIMFER	CM022		373.563,10 €	PROCEDENTE UT 446-011
			CR035		209.818,59 €	
			CM069		425.346,29 €	
	446-010	MIT	CM20		426.085,12 €	
			CR10		215.610,28 €	
			CR19		427.322,06 €	
TREN REPARADO	446-095	MIT	CM190	REPARACIÓN MAYOR CUANTIA	475.175,36 €	BOMBA
			CR095		240.043,88 €	
			CM189		473.719,33 €	
TREN REPARADO (2 coches desguazados)	450-014	ALSTOM	CM027		1.386.661,71 €	
			CR240	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	368.653,85 €	BOMBA
			CR014	REPARACIÓN MENOR CUANTIA	368.653,85 €	
			CR241	DESGUAZADO	368.653,85 €	BOMBA
			CR242		368.653,85 €	
			CM028		1.385.018,64 €	
TRENES IRRECUPERABLES (DESGUAZADOS)	446-018	MIT	CM035	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	427.136,29 €	
			CR018	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	213.954,98 €	
			CM036	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	425.947,21 €	
	446-011	MIT	CM021	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	375.060,10 €	
			CR011	NÓ DESGUAZADO (TCR Vde. Bajo)	186.306,97 €	SOBRANTE
			CM070	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	417.338,69 €	PROCEDENTE UT 446-035 BOMBA
	446-096	MIT	CM191	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	476.632,99 €	BOMBA
			CR096	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	236.700,73 €	BOMBA
			CM192	DESGUAZADO EL 13/14-3-04	472.264,57 €	BOMBA

UNIDADES BAJA POR DESGUAJE DE SUS COCHES

COCHES BAJA POR DESGUAJE

COCHE SOBRANTE

VALOR NETO A 31/12/2003 DE VEHICULOS DESGUAZADOS

3.782.343,26 €

09/09/2004

11-318

Documento 5.- Cuadro remitido por Renfe a la Audiencia Nacional
con su escrito de 30 de julio de 2007

Por lo tanto:

- Si ese cuadro se redactó en septiembre de 2004, no pudo ser obra de la Dirección General de Cercanías y Media Distancia
- Si el cuadro se redactó, efectivamente, por la Dirección General de Cercanías y Media Distancia, tuvo que redactarse después de febrero de 2006.

Y también es llamativa la fecha del 9 de septiembre de 2004 por otra llamativa razón:

Dentro del informe de Renfe de 120 folios referenciado por el Secretario en su Providencia, figura un informe de Cercanías, con sus costes, que empieza con una carta, de 10 de septiembre de 2004, del Director Gerente de Cercanías a su superior, el Director General de Servicios de Transporte (documento 6), a la que se adjunta el informe de daños ocasionados por el atentado. Casualmente, el Director General de Servicios de Transporte al que iba dirigido el informe, Abelardo Carrillo Jiménez, era el Director Gerente de Cercanías el 11-M, y había ascendido a Director General poco después del cambio de gobierno.



Madrid, 10 de Septiembre de 2004

D. Abelardo Carrillo Jiménez
Director General de Servicios de Transporte
Avda. Pío XII, 110 Caracola 5
Madrid-Chamartín (Las Caracolas)

**ASUNTO: INFORME SOBRE DAÑOS EN INSTALACIONES Y
TRENES DE RENFE POR EL ATENTADO DEL 11-03
2004, SOLICITADO POR EL JUZGADO CENTRAL DE
INSTRUCCIÓN Nº SEIS DE MADRID**

Adjunto remito la siguiente información en relación con el asunto del epígrafe:

1. Resumen de daños en estaciones y trenes de Cercanías y valoración de los mismos.
2. Presupuestos de reparación de las estaciones de Atocha, Santa Eugenia y El Pozo.
3. Presupuesto de reparación de trenes
4. Presupuesto de desguace y retirada de trenes
5. DVD con información sobre trenes dañados (no disponible para las UT's 446-035 y 446-097)

Por otra parte no se dispone de seguro de daños para los trenes ni tampoco para las estaciones.

Un saludo,



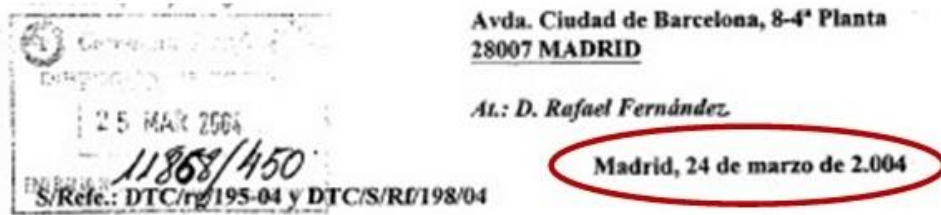
Documento 6.- Carta interna de Renfe a la que se adjunta el informe de daños

En ese informe está incluido el folio 24.549 (documento 2), el citado por el Secretario en la Providencia de 12 de junio de 2007, el de los costes de reparación, también de 10 de septiembre de 2004. Pues bien, si en esa fecha se acababa de confeccionar el cuadro de detalle de las fechas de desguace, fechado el 9 de septiembre de ese año, ¿cómo es que Cercanías no lo incluyó en su informe? ¿Se pudo incluir en el escrito del 10 de septiembre un cuadro confeccionado ese mismo día, pero no otro establecido la víspera? Lo que parece lógico sospechar es que el cuadro se hizo después, en 2007, cuando lo pidió el Tribunal, que fue efectivamente confeccionado por la Dirección General de Cercanías y Media Distancia, que sí existía en 2007 pero no en 2004, y que, para parecer más real, le pusieron una fecha compatible con el informe de Cercanías de septiembre de 2004. Claro que, al parecer, se olvidaron del detalle de que esa Dirección General no podía haberlo confeccionado en esa fecha.

Por si todo eso fuera poco, un día después, el 11 de septiembre de 2004, se trasladaba el tren de Santa Eugenia desde Vicálvaro al taller en el que fue reparado. Eran unos días de una evidente gran actividad en Cercanías en relación con los trenes del 11-M

Pero volvamos al cuadro de las fechas de los desguaces enviado por Renfe al Tribunal (documento 5). Vemos que se mantienen como fechas de los desguaces los días 13 y 14 de marzo de 2004. A pesar de su falsedad, no se podía contradecir lo afirmado desde Renfe por teléfono el 12 de junio de 2007. Pero si lo estudiamos con más detenimiento, vemos que hay una curiosa excepción: Y es que todos los desguaces están situados en los días 13 y 14 de marzo de 2004, **salvo uno**, el del coche R241, que era el 4º coche del tren de El Pozo. De ese coche se dice que fue desguazado, pero **sin decir qué día**. Y es sumamente curioso que, habiendo dispuesto

de tres años para confeccionar y corregir, en su caso, el cuadro, y para adaptarlo a la también misteriosa conversación telefónica del 12 de junio de 2004, en el cuadro no figure la fecha de uno de los desguaces. Curioso y asombroso olvido. Pero quizás no parezca tan curioso ni tan asombroso si tenemos en cuenta que ese coche R241, de dos pisos, tras el atentado fue trasladado a Villaverde, y que la empresa Alstom, que tenía contratada con Cercanías la reparación de los coches de dos pisos, escribía el **24 de marzo de 2004** a Cercanías (documento 7) que *...El R241 está siendo desguazado en el TCR de Villaverde*¹⁴.



3. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS COCHES AFECTADOS.

El Re014 está en Fuencarral donde lo vamos a reparar al amparo del contrato para la reparación de pequeños accidentes, dado que su importe de 57.697,00 euros lo permite. Adjuntamos la autorización recibida de la Gerencia de Madrid.

El M27 está en el CGM de Fuencarral para su reparación.

El R240 ha sido desguazado.

El R241 está siendo desguazado en el TCR de Villaverde.

El M027, el R241 y el M028 están en Fuencarral para su reparación.

4. TRABAJOS EN VÍA PARA EVACUAR LA UNIDAD.

A tal efecto colaboramos con MIT y Enfesa los días 11, 12, 13 y 15 de marzo de 2004.

Paseo de la Castellana, 257
28046 Madrid / España
Tels.: 91 334 57 00
Fax: 91 334 58 01

ALSTOM Transporte, S. A.
Sociedad Unipersonal
Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid
Tomo 8.380, folio 32, de la sección 8.ª, hoja M-135.119
C.I.F.: A-46/598363

Documento 7.- Escrito de Alstom en el que se afirma que el 24 de marzo de 2004 se estaba desguazando el coche 241R, 4º del tren de El Pozo

En el desguace del coche 241R es pues evidente la falsedad de las fechas 13 y 14 de marzo como las de su desguace, pues consta por escrito la fecha exacta en que lo realizó la empresa que se encargó de llevarlo a cabo: el 24 de marzo de 2004. Y da la curiosa casualidad de que precisamente este coche 241 es el único cuya fecha de desguace no se da en el cuadro que Renfe envió al Tribunal. Cabe sospechar por lo tanto que ése fue el motivo de que, para no caer en una más que evidente falsedad, no se diese esa fecha en el cuadro.

En todo caso, el Tribunal parece que se dio por satisfecho con el dato telefónico dado por no se sabe quién de Renfe y con la confirmación dada en un cuadro sin firma y elaborado por un organismo inexistente en la fecha de su elaboración, y asumió en la sentencia las falsas fechas de desguace dadas de esas extrañas maneras, pero incluso reduciéndolas a un solo día de desguace, el 13 de marzo¹⁵ (documento 8), e ignorando totalmente el caso más extraordinario, el del tren de Santa Eugenia, que, como se deduce precisamente de los 120 folios citados en la providencia, no fue desguazado ni el 13 de marzo, ni el 14, ni nunca. Y esa falsa fecha sirvió de argumento nada menos que para rechazar una petición de nulidad. Así quedó introducida en la sentencia esa evidente falsedad en un asunto tan crucial como era la destrucción de los trenes. **El 13 de marzo no se desguazó ni uno solo de los coches afectados por el atentado.**

¹⁴ Folio 24.621 del sumario

¹⁵ Folio 476 de la sentencia

cuestionada. Y añade dicha sentencia que *"...no le corresponde a la autoridad judicial española verificar la cadena de legalidad por los funcionarios de los países indicados, y en concreto el cumplimiento por las autoridades holandesas de la legalidad de aquel país ni menos ser sometidos al contraste de la legislación española..."*

I. 2.9. Nulidad instada por la defensa de ZOUHIER por haberse desguazado los trenes privándole de la inspección ocular de ellos.

El motivo carece de contenido, la admisión por no exclusión expresa en el auto de señalamiento de una prueba imposible por inexistencia del objeto antes del dictado de la resolución no puede determinar nulidad alguna.

En todo caso, será en la valoración de la prueba donde se determine la trascendencia de la imposibilidad que ha tenido la parte de examinar los trenes que, como consta en el rollo de Sala, fueron desguazados el 13 de marzo de 2004, que se comunicó a la parte por providencia de 12 de junio de 2007.

I. 2.10. Nulidad instada por la defensa de Saed El Harrak por haberse excedido el plazo ordinario máximo de prisión provisional sin que se hubiera prorrogado.

Baste recordar a la parte, como se dijo al inicio, que sólo la vulneración de derechos causante de indefensión material tiene como consecuencia la nulidad de actuaciones, sin que del exceso de tiempo de privación de libertad se derive indefensión alguna.

I. 2.11. Otros motivos.

De todo lo anterior se deduce, aunque parezca increíble, que tuvo que existir la solicitud de Rafa Zouhier de que se realizase una inspección ocular de los trenes para que más de 3 años después del atentado, en junio de 2007, el Tribunal se interesase por lo ocurrido con ellos. Sin esa solicitud hay que suponer que nadie habría telefoneado a Renfe, Renfe no habría dado las fechas de 13 y 14 de marzo, Renfe no habría entregado su cuadro informe en el que corrobora esas fechas, en la Audiencia Nacional no constaría dato alguno sobre cuándo se destruyeron los trenes, el asunto no habría existido para el Tribunal. Pero también, gracias a esa solicitud hemos podido saber la gran e increíble ignorancia que reinaba en la Audiencia Nacional sobre lo ocurrido con los trenes. Nadie se había preocupado allí sobre su destino hasta que llegó la solicitud de Rafa Zouhier.

4.- El asunto en el Tribunal Supremo

El 2 de octubre de 2006, entró en el Tribunal Supremo una querrela del sindicato Manos Limpias contra *contra DON Emilio y DOÑA María Antonieta, respectivamente Magistrado-Juez y Fiscal del Juzgado Central de Instrucción núm. 6 de la Audiencia Nacional por la Destrucción de los vagones objeto de los atentados del 11 de marzo de 2004.*

En la querrela de Manos Limpias se afirmaba que.- *La destrucción de los vagones que se ha realizado antes de la realización de la vista oral, hace imposible la realización de nuevas pruebas policiales, de nuevos contrainformes y en definitiva al hacer desaparecer un efecto del delito tan esencial como son los vagones, todo ello redundando en un oscurecimiento de la verdad procesal e Histórica y de la autoría de los atentados.*

El 1 de diciembre de 2006, el Tribunal Supremo decidió archivar la querrela¹⁶, **basándose sobre todo en el dictamen del fiscal** que se reproduce literalmente en dicha sentencia, en la que se puede leer:

Una reposada lectura de la presente querrela permite compartir el criterio expuesto por el Ministerio Fiscal en su dictamen al decir.

".....- En relación con el denominado hecho 1 (Destrucción de los vagones, objeto de los atentados de 11 de Marzo) han de hacerse las siguientes precisiones:

*a) A lo largo de las actuaciones obran los **distintos y pormenorizados dictámenes periciales**, sobre los objetos encontrados en los restos de los vagones afectados por las explosiones, y sobre estos mismos, a fin de determinar la etiología, forma y características de las explosiones sufridas.*

*- b) En el Tomo 145 del Sumario, folios 53.799 y ss. obra un **completísimo informe** conjunto de expertos de TEDAX y GUARDIA CIVIL, sobre los restos de los vagones, planteándose incluso la posibilidad de reproducir la deflagración, lo que se desestima por razones técnicas.*

*- c) La conservación y destino de los vagones en cuestión -una vez hechos en ellos **todas las pericias que se estimaron necesarias**- corresponde a su legítimo propietario (RENFE), que además cuenta con lugares apropiados para ello."*

Es muy ilustrativa la comprobación de la auténtica realidad de esos **distintos y pormenorizados dictámenes periciales**, la de ese **completísimo informe** conjunto de expertos de TEDAX y GUARDIA CIVIL, la de esas **pericias que se estimaron necesarias**, pero incluirla aquí alargaría en exceso este estudio.

Por otra parte, tras dictarse sentencia, la defensa de Rafa Zouhier interpuso recurso de casación, basado entre otros, en los siguientes motivos

3º.- Quebrantamiento de Forma por Vicios in procediendo, conforme 850.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal por denegación diligencia de prueba propuesta en tiempo y forma: Denegación práctica reconocimiento de los vagones solicitado en escrito de defensa, admitida mediante auto de 23 de enero de 2007, habiéndose solicitado nuevamente su práctica mediante escrito del 29 de mayo de 2007 y solicitándose la nulidad de actuaciones en base a no haberse finalmente realizado al haberse puesto de manifiesto mediante providencia de 12 de junio que los vagones habían sido destruidos el 13 y el 14 de marzo de 2004.

En su sentencia, el Tribunal resolvió el citado recurso denegándolo e incluyendo en la sentencia lo siguiente¹⁷:

*2. La prueba cuestionada fue admitida inicialmente como inspección ocular de los vagones. Si no fue practicada finalmente fue a causa de la imposibilidad material derivada de la destrucción del objeto con anterioridad. Como recuerda el Ministerio Fiscal, los trenes y su estado fueron objeto de pericial y la inspección ocular sobre los mismos fue objeto de grabación. A pesar de ello **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.**"*

¹⁶ Decisión judicial de 1 de diciembre de 2006 sobre la querrela presentada por el sindicato Manos Limpias contra el Magistrado titular del Juzgado Central de Instrucción número 6, y contra la Fiscal de la Audiencia Nacional, Razonamiento jurídico CUARTO)

¹⁷ Folio 651 de la sentencia del Tribunal Supremo

→ → 2. La prueba cuestionada fue admitida inicialmente como inspección ocular de los vagones. Si no fue practicada finalmente fue a causa de la imposibilidad material derivada de la destrucción del objeto con anterioridad. Como recuerda el Ministerio Fiscal, los trenes y su estado fueron objeto de pericial y la inspección ocular sobre los mismos fue objeto de grabación. A pesar de ello 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. Pero lo cierto es que en el momento del juicio oral era materialmente imposible la práctica de la prueba, lo que justifica que el Tribunal acordara la continuación del juicio y prescindiera de ella. La cuestión, como se razona en la sentencia impugnada, no puede examinarse desde la perspectiva de la denegación injustificada de una prueba pertinente, sino desde la valoración de las consecuencias que la imposibilidad de disponer de la misma pudiera tener respecto de la condena del recurrente. ¶

Documento 9.- Del folio 651 de la sentencia del Tribunal Supremo

Y así, sin más, se insiste en la destrucción de los trenes los días 13 y 14 de marzo de 2004, se afirma que **puede resultar sorprendente una tan apresurada destrucción**, y no se entra en la incompatibilidad de esa destrucción con la extracción de muestras e "inspecciones en los trenes" realizadas, según declaraciones judiciales de los policías que las ejecutaron, hasta finales de marzo, ni en la incompatibilidad con los datos dados por la propia Renfe y que constan en el propio Sumario, y no se promueve ninguna investigación sobre los motivos y responsables de esa destrucción.

Pero si se comparan ambas resoluciones del Tribunal Supremo, la de diciembre de 2006 y la de julio de 2008, se aprecia una más que evidente evolución de la calificación dada a la destrucción de los trenes.

En la primera decisión, el Supremo se limitó a asumir el criterio del fiscal, que reprodujo textualmente y que se basaba, básicamente, en que los trenes no se destruyeron antes de tiempo, no había nada que reprochar, todos se había hecho correctamente. Así se afirmaba que ya obran **los distintos y pormenorizados dictámenes periciales** sobre los trenes y sobre su contenido para poder determinar **la etiología, forma y características de las explosiones sufridas**. Y se añadía que ya obra **completísimo informe conjunto de expertos de TEDAX y GUARDIA CIVIL, sobre los restos de los vagones**, y que la decisión sobre los trenes **una vez hechos en ellos todas las pericias que se estimaron necesarias** corresponde a su legítimo propietario (RENFE),

En la segunda ocasión el Supremo cambió completamente su visión del asunto, y afirmó que **los trenes y su estado fueron objeto de pericial y la inspección ocular sobre los mismos fue objeto de grabación. A pesar de ello 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. Pero lo cierto es que en el momento del juicio oral era materialmente imposible la práctica de la prueba, lo que justifica que el Tribunal acordara la continuación del juicio y prescindiera de ella.**

Es fácil comprobar que lo que inicialmente eran **distintos y pormenorizados dictámenes periciales, completísimo informe y todas las pericias que se estimaron necesarias**, casi dos años después se transformó simplemente en que **los trenes y su estado fueron objeto de pericial, y la inspección ocular sobre los mismos fue objeto de grabación**. Por otra parte, la implícita justificación de diciembre de 2006 de la rápida destrucción de los trenes, pues ya se habían hecho **todas las pericias que se estimaron necesarias**, se transformó, en diciembre de 2008, en un lamento de esa rápida destrucción, pues se **impidió un estudio posterior más reposado y en profundidad**, esas invocaciones de 2006 a lo mucho que se había estudiado en los trenes antes de destruirlos se transforman en 2008 en lamentaciones por esa destrucción, lamentaciones que no existían en la resolución de 2006. Es decir, ya se reconocía que los trenes se destruyeron sin que se hubieran realizado **todas las pericias** necesarias, se admitía que se deberían haber hecho más **estudios reposados**, y si alguien había **estimado** que todas las pericias estaban hechas, se había equivocado. Pero, lamentablemente, el Supremo no fue más allá,

no decidió nada sobre esa estimación claramente equivocada.

Y ¿qué había pasado entre ambas contradictorias afirmaciones del Tribunal Supremo?

Pues nada menos que todo el juicio, culminado con la pericial sobre los explosivos cuya sola decisión del Tribunal sobre su realización dejaba en muy mal lugar la primera afirmación del Supremo de que antes de la destrucción de los trenes ya se habían realizado *en ellos todas las pericias* necesarias. **Si ya se habían hecho, ¿por qué hubo que realizar una nueva tres años después?** Los graves problemas surgidos en el desarrollo de esa pericial y en la elaboración de su informe final también ponen de manifiesto lo inadecuada que fue la afirmación del Supremo de 2006.

Y entre esas dos contradictorias afirmaciones del Tribunal Supremo, también se había producido la rocambolesca historia de la llamada telefónica de la Audiencia Nacional a Renfe preguntando por los trenes, y la mentirosa respuesta de Renfe, corroborada luego en un no menos rocambolesco escrito, mentira recogida finalmente en la Sentencia.

Y eso sin hablar de las múltiples alusiones a esa destrucción apresurada de los trenes que proliferaron durante los casi dos años transcurridos entre ambas sentencias, ni de las grandes dudas que surgieron al respecto. Dejo a la perspicacia del lector pensar si esos motivos pudieron o no influir en el evidente cambio de actitud del Supremo.

Conclusión

Si ya es grave que en la sentencia del 11-M, e incluso en la del Tribunal Supremo sobre los recursos presentados, se introdujera un dato falso en algo tan importante como fue la fecha de la rápida destrucción de los escenarios del crimen, aún parece mucho más grave el hecho de que esa destrucción se produjera de una forma tan oculta para la autoridad judicial que, cuando tres años más tarde alguien pidió inspeccionar los trenes, hubiera que telefonar a Renfe desde la Audiencia Nacional para preguntar por ellos, con el resultado de que Renfe dio unos datos inexactos que, lamentablemente, fueron incorporados a las sentencias. Resulta realmente asombroso que ni en la instrucción, ni en la vista oral, nadie se interesase por algo tan crucial en este caso como fue la precipitada destrucción de los trenes, de los escenarios del crimen, dejando en el aire, sin posibilidad de ser investigados, cuestiones tan importantes como eran las características de los artefactos explosivos empleados en el atentado. Es realmente increíble que en todo el Sumario no haya mención alguna a cómo, cuándo y a iniciativa de quién se destruyeron los trenes, y que en la vista oral no se tratase de despear esas importantísimas incógnitas.

5.- Últimos intentos de la Fiscalía de saber qué pasó con los trenes

Varios medios de comunicación recogieron el 20 de marzo de 2012 la noticia de la petición del Fiscal General del Estado de un informe exhaustivo sobre los trenes del 11-M. Así, según El País:

Torres Dulce ha solicitado a la Fiscalía de la Audiencia Nacional que localice en el sumario de los atentados y le envíe toda la información sobre el itinerario de los trenes, como es su recogida, la cadena de custodia que se siguió con cada uno de los trenes en los que hubo explosiones y su posterior desguace.

Y según Libertad Digital:

El fiscal jefe de la Audiencia nacional, Javier Zaragoza, ha recibido la petición de redactar un informe que contenga todos los documentos del Juzgado de Instrucción Número 6 –el encargado de la investigación del 11-M- 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, según informaron fuentes jurídicas a este diario

Así que 8 años después del atentado, La Fiscalía General del Estado se interesa por lo ocurrido con los trenes objeto de un atentado sobre el que hay sentencia firme confirmada por el Tribunal Supremo. Algo especialmente grave en lo ocurrido con los trenes debió encontrar la Fiscalía para dar tal paso. Pero el asunto se ha vuelto a estancar. No han trascendido noticias sobre la redacción de ese informe encargado al Fiscal Jefe de la Audiencia Nacional, pero si en el sumario no existe ningún documento que acredite los datos pedidos por Torres Dulce, y con posterioridad al sumario sólo existe un cuadro que da fechas falsas para los desguaces y elaborado por un organismo que no existía en la fecha de su redacción, la Fiscalía de la Audiencia Nacional no ha tenido nada fácil la confección de ese informe.

5.- Cronología

- 11 de marzo de 2004

A partir de las 22 h 30 se retiran los trenes de los lugares del atentado

- 13 de marzo de 2004

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

- 13 y 14 de marzo de 2004

Fechas dadas telefónicamente por Renfe, el 12 de junio de 2007, como las de los desguaces, y recogidas en providencia del Tribunal de la misma fecha

- 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

- 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

- 24 de marzo de 2004

Según dice la propia empresa por escrito, Alstom está desguazando el coche 241R, 4º del tren de El Pozo

- 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*"

- 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

- 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

Renfe establece en un documento *el detalle de los coches que fueron desguazados y los que resultaron dañados y reparados*"

El Director Gerente de Cercanías remite a su superior, el Director General de Servicios de Transporte 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

El tren de Santa Eugenia se traslada desde Vicálvaro al taller de Tafesa en Villaverde para su reparación

- **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

- **24 de junio de 2005**

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

- **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 la defensa de Rafa Zouhier de que se haga un *reconocimiento de los vagones*

- **15 de febrero de 2007**

Se abre el juicio oral

- **29 de mayo de 2007**

La defensa de Rafa Zouhier reitera la petición de *reconocimiento de los vagones*

- **12 de junio de 2007**

Se telefona a Renfe desde la Audiencia Nacional interesándose por la situación de los trenes, a lo que desde Renfe se responde que fueron desguazados 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*”.

- **2 de julio de 2007**

Se cierra la vista oral, queda el caso visto para sentencia

- **27 de julio de 2007**

El presidente del Tribunal 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, Ajstom, 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 su sentencia

- **17 de julio de 2008**

El Tribunal Supremo dicta su sentencia

- **28 de febrero de 2012**

Aparecen los restos del foco del tren de Santa Eugenia en un cobertizo de los talleres de Tafesa, en los que se reparó el tren

- **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