

Una línia perillosa i deficitària

Greu accident del trenet de la Marina

L J. A. SANCHEZ i L. RUIZ
 accident que sofrí el trenet de la Marina el passat dia 30 d'octubre ha tornat a traure a la llum la seguretat en la línia Alacant-Dènia de la FEVE, tant com el seu estat en conjunt. Tot i que la versió oficial atribueix la catàstrofe únicament a un error humà, hi ha una important mancança de recursos tècnics que poden evitar aquesta mena d'errors, en una línia absolutament descapitalitzada.

A les 12.35 del dia 30 col·lisionaren frontalment un tren que es dirigia cap a Alacant amb vuitanta passatgers i un nou model que provaven tècnics i executius de la companyia en direcció a Dènia. L'accident tingué lloc a la partida del Carritxal, de la Vila Joiosa, que fita amb el terme del Campello. Nou morts i prop de trenta ferits de diversa consideració va ser-ne el balanç.

Set dels morts van perdre la vida instantàniament, un altre en el trasllat i el conductor del tren de proves romangué prop de set hores colgat amb vida entre un munt de ferralla. S'aconseguí de traure'l, ja inconscient, moments abans que morís, després d'un penós rescat en què hi hagué, una vegada més, molta voluntat i pocs mitjans.

El xoc resultà especialment fort per produir-se en un congost, en corba i sense visibilitat, circumstàn-

cies que feren impossible la frenada. Segons explicà el president de FEVE, l'endemà, en reunió de premsa, la velocitat de cada tren podia ser d'uns seixanta quilòmetres per hora; amb aquest impacte, el tren de viatgers s'incrustà uns quatre metres dins de l'altre.

La versió oficial

Fernando de Esteban, president de FEVE, en la mateixa reunió, atribuïa l'accident únicament a l'error humà. La unitat en proves havia d'esperar l'altre tren en l'abaixador anterior i no ho féu.

Tanmateix, des de la



Set de les morts foren instantànies

/ P. Soto

reestructuració que escometé la companyia el 1978, aquell abaixador es quedà sense personal. Açò ha fet que es parle d'un article del reglament de ferrocarrils de via estreta, el 20, que autoritza l'encontre de trens en estacions sense personal. L'article en qüestió ha estat derogat en molts llocs de l'estat, per considerar-se que propiciava aquesta mena d'accidents.

Aquest aspecte és un punt més d'un llarg procés

que ha fet de FEVE una de les companyies ferroviàries amb més elevat índex d'accidentabilitat. Tal com va dir Fernando de Esteban, la renovació de FEVE s'hauria d'haver escomès fa vint anys. «Tanmateix, aquesta renovació ha començat en el 83 i perquè l'actual govern així ho ha ordenat, facilitant els mitjans econòmics necessaris, més quantiosos que els rebuts en els últims cinc o sis anys, per a poder adoptar mesures que anteriors governs no volgueren emprendre».

FEVE ha patit aquesta manca d'inversions, fet que ha provocat la reducció de plantilles, des de l'any 78, i l'envelliment des de fa molt més, de les seues instal·lacions. El president de FEVE confessà que «una vegada més, hem arribat tard». A banda d'un nou sistema de senyalització i de diverses millores en les vies, que ja han estat realitzades en part, un nou sistema de control, denominat CTC, bloquejarà automàticament les vies, en casos com el que ens ocupa, a partir de desembre o gener pròxims.

Altres accidents

Una reforma eficient del trenet ha d'evitar d'altres accidents, de menys envergadura, però més fre-



Els combois s'incrustaren l'un en l'altre

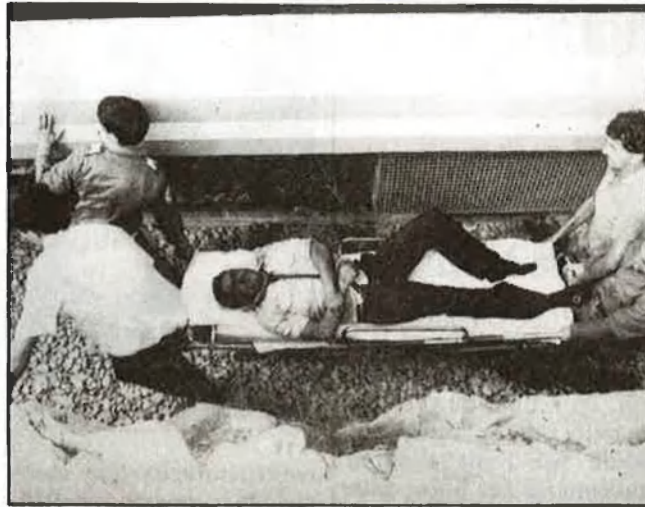
/ P. Soto

qüents, que tenen lloc en unes travesseres urbanes realment perilloses o en passos a nivell en deficient estat. Fernando de Esteban assegurà que, per a mitjan 1985, FEVE instal·larà uns vuitanta passos a nivell automatitzats en diverses línies del centre i el sud del país.

De fet, d'accidents importants en el trenet de la Marina, només n'hi hagut un altre en els últims anys. Tingué lloc el 2 d'agost del 1977, amb una característica molt similars al d'ara, uns quilòmetres abans. Tot i que hi havia guardaagulles en el fatídic abaixador, el tren que havia d'esperar continuà cap a Dénia i col·lisionà frontament amb un altre ferrocarril de viatgers. El balanç (cinc morts i més de cinquanta ferits) no evità que mesos després el guardaagulles fos suprimit per reducció de plantilla.

En la mateixa zona, el 25 de febrer de 1982 tingué lloc un altre accident amb divuit ferits. Davant la presència d'un automòbil, el maquinista féu una violenta frenada que provocà el descarrilament.

Aquesta mena d'acci-



Accidents menys importants són habituals en aquesta línia

/ P. Soto

dents produïts pel deficient estat dels passos a nivell són molt freqüents. Vint-i-quatre hores després de l'accident de la Vila Joiosa, un jove resultà mort a Benidorm quan el seu vehicle va ser envestit pel trenet en un pas a nivell.

El trenet, ara

Aquests fets es produeixen un any després de la visita a la Marina del director general de Transports de la Generalitat, Cayetano Roca, per a interessar-se per l'estat de la

línia, de cara a unes possibles transferències de FEVE a la Generalitat que mai no quallen. En la reunió amb els representants dels ajuntaments afectats pel traçat, el 10 de novembre del 83, el portaveu de Benidorm assegurava que els passos a nivell costaven a la ciutat dos o tres morts a l'any, i assenyalava. El que aquest preu impagable no era compensat per la rendibilitat de la línia, que, almenys turísticament, és nul·la.

Els representants del

Campello es mostraven partidaris de la supressió total de la línia, que col·lapsa urbanísticament la ciutat i en frena l'expansió turística, a banda de la seua perillositat i el seu caràcter deficitari.

Com a alternativa a la supressió, es presentava la potenciació de la rendibilitat econòmica i social. L'Ajuntament de Dénia proposava que es prolongàs la línia València-Gandia fins a la seua ciutat, perquè combinàs amb el Trenet de la Marina i esdevingués un important mitjà de comunicació entre Alacant i València. Cayetano Roca assegurà que aquesta comunicació era una de les principals preocupacions de la seua Conselleria.

Una altra proposta que pretenia augmentar la utilitat de la línia provenia del representant alacantí, i consistia a fer-la arribar a l'aeroport de l'Altet. El representant d'Alacant es mostrà partidari del projecte d'elevació de la línia en el seu pas per les platges de Sant Joan i el Campello, que, segons ell, no podria empitjorar un entorn tan lleig com aquell.

canviem de marxa:

COMENCEM
GUANYAR



UPV

UNITAT DEL POBLE VALENCIÀ

ASSEMBLEA D'INDEPENDENTS
UPV-VALÈNCIA

Tema: I conferència UPV, dimarts, 13 novembre

Societat Coral El Micalet

(Aquesta assemblea és oberta a tots
els nacionalistes independents)