



Fi de trajecte, la m

Les carreteres que travessen els Països Catalans són ben sovint un parany mortal per als conductors que hi transiten. Morir d'accident a la A-7 o a la N-340, entre Tarragona i Castelló, és, encara avui, un fet massa habitual. Entre aquells turons suaus i la mar Mediterrània, la mort espera el seu peatge.

Feia estona que l'autobús de la companyia Ízaro, llogat per Enatcar per cobrir el trajecte València-Barcelona es menjava l'asfalt de la A-7 en direcció al nord. Era una matinada freda, el dia 5 de desembre de 1994. Gairebé tots els passatgers, atordits per la xafogor de la calefacció i pel cansament, dormitaven enfonsats al seient. Molts d'ells frisaven per arribar a la ciutat i incorporar-se puntualment a la feina, després d'un cap de setmana presumiblement esgotador.

ARXIU

Mentrestant, uns quants camioners valencians enraonaven, tot preocupats, sobre la intensa pudor de gasoli que se sentia dins l'autobús. De fet, el vehicle ja havia hagut d'aturar-se dues vegades durant el viatge, per una pèrdua exagerada de carburant. Ni l'aturada de Puçol ni la d'Oropesa, una estona més tard, no van impedir la continuació del viatge a Barcelona. Es rumorejava, segons un testimoni presencial dels fets, que les ordres de la companyia eren de prosseguir el viatge, fos com fos.

Cap a dos quarts de cinc de la matinada, poc abans d'arribar a Altafulla, l'autobús va frenar bruscament. El vehicle havia començat a cremar, i el fum ho inundava tot com el baf ritual d'un sacrifici als déus. Llavors, les portes van obrir-se i la trentena de passatgers van baixar precipitadament, esverats de pànic, i des dels laterals de la A-7 presenciaren impàvids com l'autobús era devorat per les flames. Aquesta vegada havien salvat la pell. El xofer havia tingut la sang freda i els reflexos suficients. Uns segons més, i s'haurien mort, completament carbonitzats, atrapats dins el vehicle.

La matinada del 5 de desembre de 1994 hauria pogut ser recordada com el dia que un grapat de persones havien mort abrasades sobre l'autopista A-7, tantes vegades ensangonada. Sembla que la premsa mai no va parlar dels fets, perquè tot va ser tractat, malgrat l'espectacularitat de l'incident, en la més absoluta discreció.

Fóra confortable de pensar que l'índex d'accidents, tan elevat, en aquest tram que va de Tarragona i Castelló, és degut a una terrible maledicció. Però, en aquest cas, no hi ha malediccions que valguin. Com en el cas de l'autobús d'Ízaro, les causes solen ser la imprudència, sovint la velocitat, unes altres vegades la fatiga del conductor...

Una maledicció inexistent. En efecte, l'alta sinistralitat a la N-340 i a la A-7 en el tram que va de Castelló a Tarragona —insistim-hi encara— no cal pas cercar-la en les condicions del paviment o en una senyalització insuficient o inadequada; menys encara en cap mena de malefici.

Segons Frederic Freixa, enginyer de l'Institut Català de la Seguretat Viària (ICSV), la A-7, justament en aquest punt, ofereix unes condicions òptimes a la conducció; en tot cas, potser seria una mica massa àrida. "Es tracta d'una autopista molt monòtona, sense gairebé revolts, i que per això convida a relaxar-se una mica massa". Sobre la N-340 Freixas opina que, d'alguna manera, s'ha fet petita: "Hi ha molt de trànsit pesant i potser ja demana un desdoblament".

Pel director general de l'ICSV, Josep-Lluís

Pedragosa, els accidents que hi ha en aquest punt i, per norma general, en tots els punts negres de les carreteres catalanes, obliga a examinar la qüestió de la velocitat. Pedragosa, igual que els tècnics en seguretat vial que dirigeix, ho veuen molt clar: "Cal abordar amb tota valentia la velocitat. Ja no sabem què fer perquè comenci a parlar-se'n. Des de la Generalitat volem que es reuneixi el consell del Ple Superior de Trànsit i Seguretat de la Circulació Vial per obrir, d'una vegada, un debat en profunditat sobre aquesta qüestió, i que abasti totes les carreteres de l'estat".

Maleïda pressa. I és que, tractant-se de velocitat, no hi valen frivolitats. Segons els tècnics de l'ICSV, topar a una velocitat de cent quilòmetres l'hora equival a caure des d'una altura de 39 metres. D'una altra banda, els reglaments de seguretat dels vehicles, fets seguint les recomanacions de les Nacions Unides, han estat previstos per a velocitats no superiors als 48 quilòmetres l'hora, en el cas dels autobusos.

El fatídic accident de la A-7 a la seva sortida de Torreblanca, el dia 19 d'agost de 1992, tingué amb tota probabilitat un resultat tan dramàtic justament per la velocitat a la qual conduïa Rafael Casado. L'autobús, que circulava a cent cinc quilòmetres l'hora, va capitar en un revolt on el límit era de quaranta. Quaranta-cinc passatgers van morir aixafats sota el sostre del vehicle i una bona colla van quedar ferits de gravetat. L'estructura de l'autobús no va resistir la força de l'impacte.

Les desgràcies s'han anat acumulant al llarg dels anys en aquesta àrea. El 28 de juny de l'any passat una família sevillana de cinc membres, s'estavellà contra un camió articulat a la A-7, davant d'Almenara. Per excés de velocitat, el camió féu una tísora amb el remolc en el moment de frenar, de forma que va ocupar ambdós carrils. Hi va morir tota la família.

Però no cal pas recórrer al passat per cercar tragèdies. Encara és ben fresc a la memòria de tothom l'accident del dia 16 de juny, a la N-340, a l'alçada de Sant Carles de la Ràpita (Montsià). Un camió que possiblement anava a gran velocitat (la marca de la frenada era de quaranta metres) es va aturar bruscament, cosa que produí l'efecte tísora. Es a dir, la cabina va anar a parar al carril contrari pel qual circulava un autobús carregat de passatgers. El xoc va ser inevitable. La contalla s'acaba amb catorze morts i trenta-un ferits. Ferits, cal dir, en edat de jubilació i, per tant, amb unes perspectives de qualitat de vida, després de l'accident, més que qüestionables. Perquè aquesta és l'altra. Els mitjans de comunicació parlen de ferits greus. Però molts d'aquests accidentats continuaran vivint sota el signe

ort

amarg de traumatismes greus, que ja no són notícia per a ningú. No obstant això, les conseqüències dels accidents en les persones cada vegada seran més presents en la nostra societat. Les institucions públiques ja hi han reflexionat i bona prova en són les campanyes periòdiques que fan, amb la finalitat de posar fi a aquestes xifres ascendents de tragèdies a la carretera.

Ara bé, malgrat les errades humanes, també és cert que hi ha uns altres factors que intervenen en els accidents. Concretament, a les vies de què parlem, hi ha sempre l'amenaça de factors meteorològics adversos.

Perversa natura. La segona setmana de gener d'enguany una altra velocitat, la del vent, causà estralls entre els conductors que transitaven per les comarques del Baix Camp i de l'Ebre. Les ratxades arribaren en algun punt a velocitats superiors als cent trenta quilòmetres l'hora. Els accidents afectaren vehicles de gran volum i poc pes, fins al punt que la Direcció de Trànsit de Tarragona acabà recomanant que els vehicles d'aquestes característiques no circuïessin ni per la A-7 ni per la N-340, especialment entre l'Aldea i Cambrils. El vent era tan fort que fins i tot es va endur una part de la coberta del polisportiu de la Sènia, al Montsià. De totes maneres, tan sols dos conductors en resultaren ferits, i encara de poca gravetat.

La boira també és un factor de risc. Fa dos anys va originar la col·lisió d'una trentena de vehicles a l'alçada de Mollet del Vallès. Tampoc en aquesta ocasió no hi hagué desgràcies personals importants. Tot indica que la senyalització lluminosa de l'autopista era correcta i que fou l'aturada inesperada d'un conductor, atemorit per la poca visibilitat, la causa d'aquest accident en cadena tan espectacular. Com veiem, les perversitats de la natura no acostumen a ser motiu d'una mort segura entre els habituals de la A-7 i N-340.

Reduir riscos, evitar en la mesura dels possibles tot accident, heus ací la qüestió. Com fetxo és el maldecap dels organismes públics.

I és que evitar el trànsit rodat de vehicles pesants per la N-340 —entre algunes de les mesures a adoptar— no serà gens fàcil. El parc de vehicles no pot ser esborrat de cop i volta per decret. Tampoc no serà de solució senzilla modificar el traçat de la A-7 per fer-lo —i la ironia no és poca— menys fàcil i comòde, que vol dir afegir-hi uns quants revolts que obliguin el conductor a estar més per la feina. A sobre, caldrà vèncer la psicologia d'uns usuaris d'autopista que es pensen que, les autopistes, les van fer perquè ells hi poguessin córrer com si fossin circuits de curses automobilístiques. Però... i qui ens aturarà el vent i ens escamparà la boira? **Francesc Viadel**

VALÈNCIA-BARCELONA: UN TRÀGIC CORREDOR

