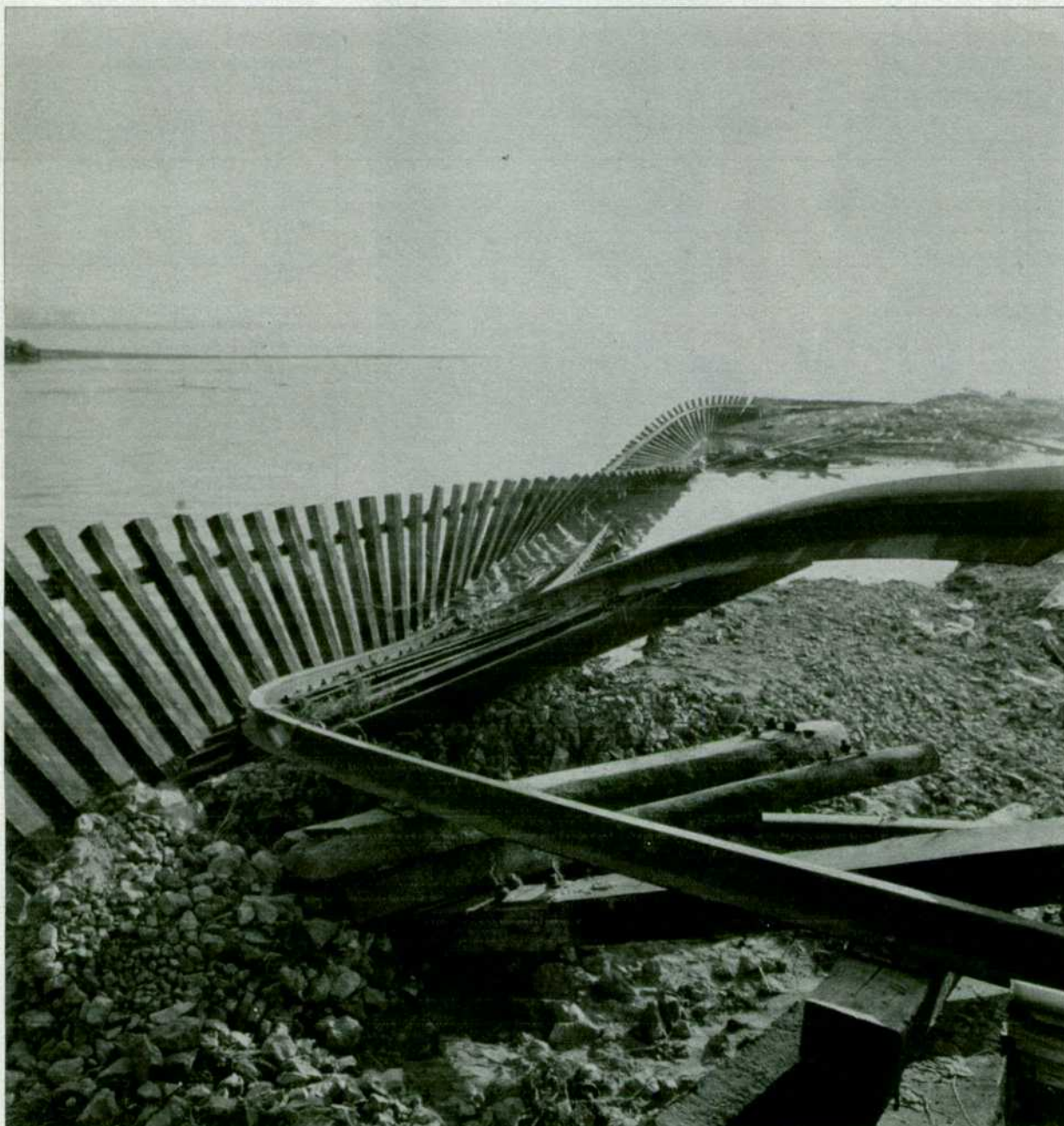


EN LA 4.ª Y 5.ª ZONAS DE RENFE

GRAVES DAÑOS EN EL FERROCARRIL POR LAS ULTIMAS INUNDACIONES

- *En una estimación provisional, el coste de las reparaciones asciende a cerca de tres mil millones de pesetas.*
- *Equipos especializados de RENFE han trabajado con gran espíritu para restablecer los servicios afectados.*



● Los datos estadísticos invaden las Redacciones. Hay que retrotraerse veinte años en el tiempo, o acudir a las informaciones de los más viejos del lugar, para encontrar referencias equiparables en magnitud a las inundaciones con que, en este otoño, se ha visto asolado nuestro país.

Hace un mes que el agua es noticia después de serlo, durante casi un año, la ausencia de ella. Llegaron las lluvias y trajeron una estela de dolor y destrucción, con poblaciones arrasadas por las aguas e incomunicadas. Destrucción que alcanzó también al ferrocarril. En la zona levantina, noventa y cinco mil metros lineales de vías e instalaciones se vieron dañados por las aguas y numerosos servicios quedaron suspendidos.

Equipos especializados han trabajado intensamente para lograr restablecer la comunicación ferroviaria con el resto del país. Cientos de hombres han prestado su esfuerzo, día y noche, en jornadas agotadoras, en un claro ejemplo de solidaridad con los afectados. Es de destacar el espíritu de servicio de los agentes de la 4.ª y la 5.ª Zonas, que han estado, como un solo hombre, en los trabajos de reconstrucción.

El presidente de RENFE, don Antonio Carbonell, y el director general, don Emilio Magdalena, se trasladaron desde Madrid para visitar las zonas afectadas e inspeccionar los daños y los trabajos más inmediatos de restablecimiento de servicios.

Los daños causados por la ca-

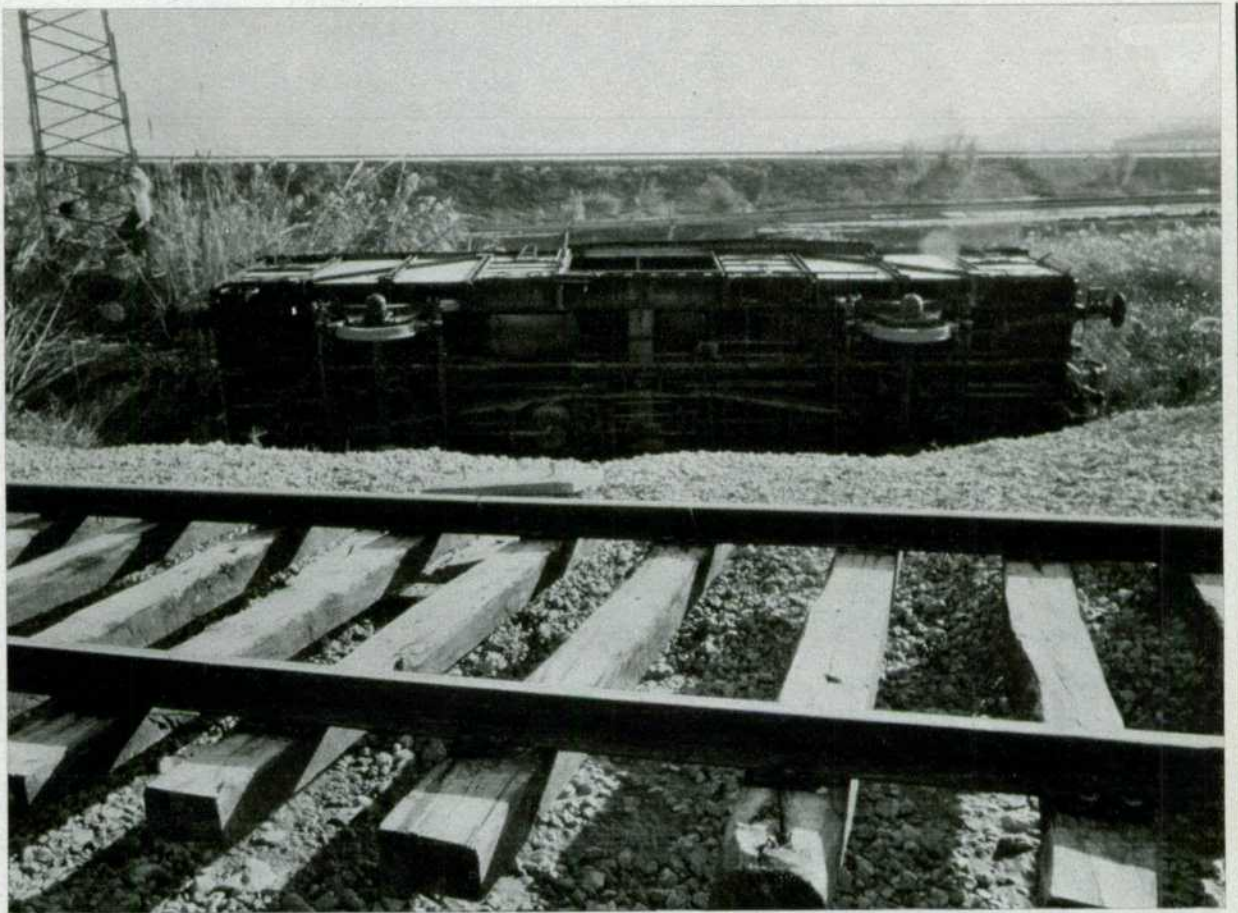
tástrofe en lo propiamente ferroviario en la región valenciana han sido cuantiosos y han afectado a 40 estaciones y 60.000 metros cuadrados de edificación. Cuatro puentes han quedado totalmente destruidos y una superficie total de 2.000 metros cuadrados de puente han sufrido daños. Se inundaron 175.000 metros cuadrados de playa de carga y 140 obras de fábrica fueron dañadas. Los kilómetros de cuneta aterrados o destruidos han sido 125 y las aguas arrancaron también pasos a nivel, andenes, barandillas de puentes, vallas, cerramientos e instalaciones de menor entidad.

Para valorar, aunque sea de forma aproximada, la magnitud de los trabajos realizados para la reposición provisional del tráfico, baste señalar que han sido inspeccionados 400 kilómetros de vía, se han utilizado entre camiones y otros transportes 400 vehículos, con un total de cuarenta mil horas. Treinta y cinco mil horas han trabajado las 300 unidades de maquinaria pesada y de vía. Se han removido 250.000 toneladas de tierra, escollera, barro... y se han empleado 40.000 metros cúbicos de balasto. Los jornales empleados, sin incluir los correspondientes a máquinas y camiones, han sido 20.000.

De la magnitud de la catástrofe puede dar una idea el hecho —informa nuestro corresponsal en Valencia, E. Gonzalo— de la voladura de un tramo de vía entre Sollana y Sueca antes de que se produjera la avalancha de agua y a fin de facilitar el paso de las aguas hacia la Albufera, evitando así que la estructura hiciera de dique y que las inundaciones se agravaran para algunas poblaciones.

El cálculo aproximado de los medios a emplear para la total reconstrucción de las zonas afectadas supondrá la inversión de 50.000 jornales. Habrán de desguarnecerse 130.000 metros lineales de vía y 6.000 metros serán sustituidos. Trescientos mil metros cúbicos de balasto y 15.000 metros cúbicos de hormigón serán empleados en las obras y habrán de removerse 1.500.000 toneladas de tierra y roca.

Dos mil seiscientos ochenta y cinco millones de pesetas es la valoración aproximada de los



daños ocasionados por las inundaciones en las instalaciones ferroviarias de la región valenciana, de Murcia y Albacete.

En Cataluña, el sector más afectado ha sido la línea internacional Barcelona-Puigcerdá-Francia. Los daños más importantes se produjeron en los kiló-



metros 3, 6, 8 y 24, correspondientes a las estaciones de Ripoll, Campdevanól, Ribas de Freser, La Molina y Planolas; en estos dos últimos puntos kilométricos, el acceso era imposible tanto por carretera como por ferrocarril y se requirió de maquinaria pesada para abrir caminos a los vehículos que transportaban al personal y los materiales para los trabajos de escolerado previo con variante de línea que se realizaron, a fin de permitir la circulación de trenes con límite de velocidad. El desbordamiento del río Freser, que en muchos lugares corre paralelo a la vía, produjo desprendimientos que ocasionaron su descarnamiento y los consiguientes daños en el sistema de electrificación, corte de comunicaciones en las acometidas de las subestaciones de Planolas y Alp.

Los turnos de trabajo se relevaban periódicamente, sin descansos, durante las veinticuatro horas del día.

Otras líneas afectadas, aunque de menor importancia, fueron las de Barcelona-San Vicente de Calders por Vilafranca del Penedés, cuya circulación quedó interrumpida durante casi dos horas a causa del desbordamiento del Llobregat. Los viajeros fueron transbordados a seis autocares y finalizaron el viaje por carretera. Asimismo, las líneas de Lérida a Pobla de Segur, Lérida-Barcelona vía Manresa y Lérida-Barcelona vía Plana Picamoixons tuvieron interrumpida la circulación a causa de la crecida del Segre.

Hubo retrasos en la línea de Mataró y en la de Barcelona a San Vicente de Calders por Villanueva y Geltrú, donde los trenes circularon a 30 km. por hora por la población de Prat de Llobregat.

Los daños estimados en esta zona son de 150 millones de pesetas y se prevé un plazo de uno a tres meses para la reconstrucción total de la vía.

Nunca se elogiarán lo bastante el pundonor y la entrega del personal ferroviario, cuyo trabajo está siendo ejemplar desde el momento mismo de la catástrofe, con objeto de restablecer en el plazo más breve posible las circulaciones y, en cualquier caso, a paliar los múltiples problemas e inconvenientes ocasionados por tan tremendas inundaciones. ■