



Dos hombres observan el estado en el que quedó el tren tras su descarrilamiento en la estación de El Prat de Llobregat

ELENA CARRERAS

Jornada de caos ferroviario en Barcelona al descarrilar un tren a gran velocidad

Un Euromed sin pasajeros se salió de las vías en la estación de El Prat de Llobregat, dejando a **80.000 usuarios de Cercanías sin servicio** hasta el próximo lunes

M. J. FRANCO / A. GUBERN

BARCELONA. No fue la tragedia que pudo haber sido porque el tren circulaba sin pasajeros, pero los daños materiales que ocasionó ayer el descarrilamiento de un Euromed en El Prat de Llobregat (Barcelona) son muy importantes; tanto como el consiguiente caos circulatorio en la red ferroviaria, que se prolongará hasta el lunes y que erosiona aún más la paciencia de miles de usuarios extremadamente cansados de «incidencias» en las líneas de cercanías de Barcelona.

El exceso de velocidad se apunta como causante del descarrilamiento del convoy, que se produjo minutos después de las cinco y media de la mañana cuando el tren se encontraba en una curva a unos metros de la estación de El Prat. En un tramo donde no puede circularse a más de 30 kilómetros por hora, el Euromed iba a 120, es decir, superaba cuatro veces la velocidad permitida, según las primeras investigaciones.

El maquinista, único ocu-

pante y que sufrió contusiones leves, ha sido apartado del servicio y se le ha abierto un expediente mientras se aclara el porqué de su actuación.

El convoy volvía de una revisión

El tren regresaba de una revisión de mantenimiento en los talleres de Renfe en la localidad madrileña de Aranjuez, y se dirigía a su base logística de Sant Andreu Comptal. Fuentes de Renfe aseguraron que esa revisión no se debía a que el convoy sufriera algún problema ni tiene nada que ver con el accidente. El Euromed debía salir a las nueve de la mañana de la estación de Sants con destino a Alicante. Renfe eludió informar sobre si el empleado que descarriló era quien había conducido desde Madrid o si iba a salir hacia Alicante.

La afectación del tráfico ferroviario, no sólo en la red de cercanías, sino también en la de media y larga distancia, fue inmediata y no se espera que se resuelva hasta el lunes, por la gran dificultad para retirar el

Euromed y reparar los daños en la vía y la catenaria.

El descarrilamiento obligó a cerrar la estación de El Prat y a cortar el tráfico en la línea de cercanías C-2 (Maçanet-Sant Vicenç de Calders), que quedó sin servicio entre Gavà y Sants. También se cortó la C-10 (Estación de Francia-aeropuerto de El Prat). Varios trenes de medio y largo recorrido cambiaron su ruta y sufrieron retrasos de hasta tres horas.

También se vio influida la circulación por carretera en algunas poblaciones cercanas a Barcelona. El accidente coinci-

de con un fin de semana de especial y complicada movilidad, puesto que el comienzo de las vacaciones escolares y la verbena de Sant Joan llevan a miles de personas a abandonar de su residencia habitual.

Las cifras que arroja el descarrilamiento del Euromed en la población barcelonesa de El Prat de Llobregat, tanto en personas y servicios afectados, como en daños y quejas, son muy elevadas. La compañía Renfe calcula que, sólo ayer, alrededor de 80.000 pasajeros sufrieron las consecuencias del accidente. Imposible prever cuán-

El convoy circulaba a 120 kilómetros por hora en una curva que tiene limitada la velocidad a treinta

tos se verán afectados durante este fin de semana.

Aunque los responsables de Renfe, en su comparecencia ante los medios de comunicación, se consolaban en cierto modo pensando que los fines de semana baja el tráfico ferroviario, éste no es un fin de semana cualquiera, sino uno de los de más movilidad del año en Cataluña. Además, 250 trenes tuvieron cambios en su recorrido habitual y alcanzaron retrasos de hasta tres horas en algunos casos. En total, cinco líneas de cercanías y varias de largo y medio recorrido se vieron afectadas por el descarrilamiento.

Retirada muy compleja

Los trabajos para retirar el Euromed son extremadamente complejos y durarán muchas horas, según los responsables de Renfe. Los diez vagones de este tren de largo recorrido, que tiene 200 metros de largo y pesa cuatro toneladas, se salieron de la vía. La catenaria quedó arrancada y 400 metros del sistema de electrificación y 200 de vía se vieron afectados. Los técnicos tienen que seccionar el tren antes de poder retirarlo de la vía. Para ello, Renfe desplazó a más de un centenar de técnicos especialistas.

La cúpula de Renfe admite que el servicio es de «poca calidad»

Uno de los argumentos que desde Cataluña se emplean para reclamar el traspaso de Cercanías es que este sistema, en función de un principio de proximidad y eficacia, no puede ser gestionado desde Madrid. Ayer, y dada la magnitud del problema, la cúpula directiva de Renfe se desplazó a Barcelona para dar la cara. En una comparecencia urgente, el presidente de la compañía, José Salgueiro, admitió que no se sentía «nada orgulloso» del servicio de Cercanías en Barcelona, aunque afirmó que no existe otra época en la «historia del ferrocarril» en la que se haya invertido tanto en Cataluña. Aunque con un importante plan de inversiones en marcha, tanto en infraestructura como en material móvil, lo cierto es que el sistema ferroviario sigue en un pozo. Al ser preguntado si consideraba que Renfe presta un servicio digno de un país desarrollado, éste respondió: «En el caso concreto de Barcelona y en el área de Cercanías, es manifiesto que prestamos un servicio de poca calidad».