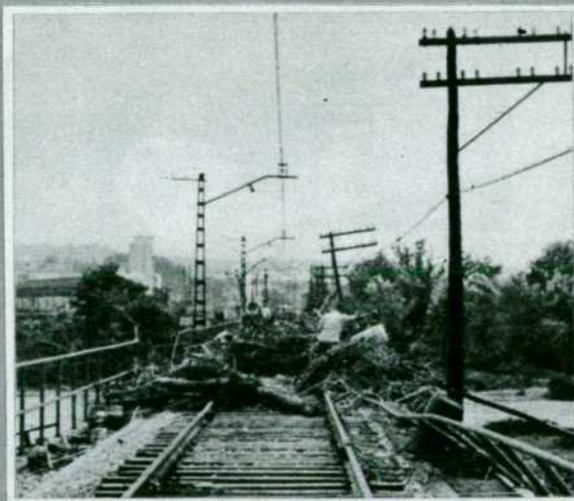


INUNDACIONES DE CATALUÑA
LAS PERDIDAS
DE LA RENFE
SOBREPASARON
LOS CIEN
MILLONES
DE PESETAS



En total se produjeron 24 intercep-
taciones en distintos trayectos •
En los trabajos de reparación se
utilizaron 60 trenes de trabajo y
se transportaron cerca de 5.000
metros cúbicos de balasto.



A las 20 horas del pasado día 20 de septiembre, el director de la 5.ª Zona dirigía al director general y servicios el siguiente despacho por teletipo:

«Kilómetro 73/700, entre las estaciones de Martorell y Papiol. Línea de Tarragona a Barcelona-Término, por Villafranca.

1.ª noticia.

A consecuencia de las fuertes tormentas con lluvias torrenciales, experimentó considerable crecida el río Llobregat, produciendo, a las 17,40 horas, el derribo de tres columnas sustentadoras de catenaria en el kilómetro que se cita, puente sobre el indicado río, quedando interceptada vía e interrumpida circulación.

Sin desgracias personales.

Se efectúa transbordo de viajeros por carretera con autocares entre Molins de Rey y Gelida.

Seguiré informando.

Firmado: Escolano. Director 5.ª Zona».

ERA esta la primera de la serie de comunicaciones que anunciarían sucesivamente las interceptaciones en las líneas férreas producidas por el gran temporal que desde la madrugada del día 20 de septiembre, y durante cuatro días, azotaría a Cataluña, causando daños y destrozos de todo tipo. Este temporal, uno de los más intensos sufridos por la región catalana, causó en lo que se refiere al ferrocarril un total de interceptaciones de vía en veinticuatro trayectos. De su intensidad puede dar idea el hecho de que en los puntos de menor intensidad de lluvias se superaron los 100 litros por metro cuadrado, llegando, en la región de Esparraguera, a los 308 litros, y en la de Figueras, a 400, cantidades que en muchos lugares de España son el total de agua que cae en un año.

Esta tromba de agua produjo un excepcional aumento del caudal de los ríos, alcanzando el Llobregat, el día 20, los 3.000 metros cúbicos por segundo, y el Tordera, los 1.500, cuando su caudal medio habitual es de ocho a nueve metros cúbicos por segundo.

La enorme crecida produjo el desbordamiento de la mayoría de ellos. El temporal vino, además, acompañado de vientos huracanados, que en algunos lugares alcanzaron los 92 kilómetros por

hora, arrancando árboles, líneas eléctricas y de comunicación.

CIENTOS MILLONES DE PERDIDAS

La valoración de los daños sufridos por la RENFE ha sobrepasado los cien millones de pesetas. De esta cifra, 93,5 millones corresponden a la valoración de los trabajos realizados para normalizar la circulación en las distintas líneas afectadas, y el resto, a los retrasos, incidencia en la circulación, pérdida de tráfico, trenes de trabajo y labores generales de limpieza de la vía.

Es de señalar que, afortunadamente, durante los citados temporales no se produjo ningún daño personal ni en viajeros ni en agentes de la Red.

REPARACION DE DAÑOS

Desde el momento en que se tuvo noticia del alcance de las interceptaciones y daños producidos por el temporal, se organizaron en la 5.ª Zona las operaciones tanto para atender a los viajeros y realizar los oportunos transbordos como para preparar los trabajos de reparación de los daños. La operación, dirigida por el director de la Zona, se centralizó en el puesto de mando, donde se realizaron turnos permanentes para llevar a cabo las operaciones sin interrupción.



La tarea era ingente. En la línea de Madrid a Barcelona, por Caspe, había interceptaciones entre Las Borjas y Ruidecañas y entre Bifurcación Prat y Prat de Llobregat por crecida del río Llobregat; caída de líneas eléctricas y columnas de suministro e inundación en la estación de La Zaida.

En la línea de Barcelona a San Vicente de Calders, por Villafranca, el desbordamiento del Llobregat había desguarnecido la vía en una extensión de 1.500 metros en el trayecto Molíns de Rey-Gelida. Se produjo también un socavón de cincuenta metros de largo y cuatro de profundidad, que arrastró tres columnas de electrificación. Al mismo tiempo, las aguas del río habían arrastrado el puente antiguo, quedando la vía fuera del puente nuevo. Esta avería fue una de las más importantes. Se produjo, además, la caída de un conductor de alta tensión, que interrumpió las comunicaciones.

La línea de Zaragoza a Barcelona, por Lérida, la más afectada, pues se produjeron en el trayecto Manresa-Tarrasa nada menos que interrupciones en trece puntos kilométricos. Simultáneamente hubo arrastre de postes de electrificación, socavones y grietas de terraplenes. En la reparación de estos daños intervinieron trescientos hombres.

La línea de Barcelona

a Puigcerdá sufrió la inundación de la estación de Granollers-Canovellas, donde el agua alcanzó una altura de cuarenta centímetros sobre el carril. Asimismo se inundaron los trayectos Moncada-Ripollet y Mollet-Santa Rosa; se produjo, además, un socavón de cien metros cúbicos y un alud

municaciones y se produjeron socavones importantes. Igualmente hubo averías similares en los trayectos Llinas-Palautordera, Granollers-Cardedeu y en las estaciones de Barcelona-Clot, Barcelona-San Andrés-Condal y Granollers.

En la línea de Barcelona a Mussanet-Massanas,



de tierra sobre la vía en el de Parets a Granollers.

En la línea de Barcelona a Cerbere, por Granollers, quedaron también inundados los trayectos Vilamalla-Figueras-Perelada, donde el agua alcanzó una altura de cincuenta centímetros sobre los carriles, se averiaron la catenaria y líneas de co-

por Mataró, en el trayecto Premiá-Vilasar, se desbordó una riera con arrastre de la pilastra central de un pontón, que interceptó ambas vías generales.

En la línea de Tarragona a Lérida, varios desprendimientos de tierra y piedras interceptaron la vía en los trayectos Borjas Blancas-Vinaixa, Plana

de Picamoixons-Alcover y Lérida-Puigvert.

Por último, también la línea Puebla de Híjar a Tortosa sufrió los efectos del temporal con inundaciones, derrumbamientos y socavones.

TRABAJOS DE REPARACION

Los trabajos de reparación se iniciaron inmediatamente, dándose prioridad a las líneas comprendidas en la Red Básica, que eran las de Madrid a Barcelona, por Caspe, y la de Barcelona a la frontera. Los mayores efectivos y equipos se desplazaron a los dos puntos donde se habían originado los mayores daños: el tramo de Manresa a Tarrasa y el puente de Martorell.

En la línea de Madrid a Barcelona pudo reanudarse el servicio al cabo de siete horas y quince minutos de interceptación, y en la de Barcelona a la frontera, después de veintidós horas treinta minutos, que estuvo interceptado el tramo Vilamalla-Figueras-Perelada.

Las interceptaciones de la línea Barcelona a Puigcerdá duraron veintiuna horas y treinta minutos; la de Barcelona a Massanet-Massanas, siete horas; la de Tarragona a Lérida, cuatro horas; la de Barcelona a San Vicente, por Villafranca, sesenta y siete horas, y la de Zaragoza a Barcelona, por Lérida, setenta y ocho horas.

Es de señalar que durante la realización de los trabajos de reparación, el servicio de viajeros estuvo asegurado mediante los oportunos transbordos.

En conjunto se realizaron sesenta trenes de trabajos y reconocimientos, transportando cerca de 5.000 metros cúbicos de balasto.

El personal de la Red ha demostrado una vez más su entrega y capacidad de sacrificio cuando las circunstancias y el bien común del país exigen un esfuerzo coordinado y eficaz para reducir al mínimo el grave problema que supone la interrupción del transporte ferroviario, sobre todo en una situación de emergencia como la producida en Cataluña durante el citado temporal.