

# LA VANGUARDIA

BARCELONA - 1  
Viernes, 7 de diciembre de 1979  
Número 35.297

FUNDADA EN 1881  
POR DON CARLOS Y DON BARTOLOMÉ GODÓ

Redacción y Admón.: PELAYO, 28  
«TELEX» 54.530 y 54.781  
Teléfono 301-54-54 (20 líneas)  
Precio de este ejemplar: **25 pts.**

*En Les Franqueses del Vallès*

## *Horrendo choque con un tren solitario: más de cien víctimas entre muertos y heridos*



*He aquí tres notas gráficas del horrendo choque que sobrevino ayer a las nueve cuarenta de la mañana entre el tren que ascendía hacia Ripoll y otro de tres unidades, que bajaba en solitario desde El Figaró, en donde parece ser que se rompieron los frenos, y se lanzó por la pendiente estrellándose contra el otro convoy a la altura de Les Franqueses del Vallès. La magnitud del choque puede verse en la foto de arriba, mientras que en las dos de abajo recogemos dos aspectos del rescate de las víctimas, que a la hora de cerrar esta página ascendían a diecinueve muertos y unos noventa heridos. (Fotos Pérez de Rozas.)*





Editora: T.I.S.A.  
REDACCION Y  
ADMINISTRACION  
Pelayo, 28 (1)  
TELEFONOS  
301-54-54  
(20 LINEAS)  
«Telex»: 54.530 y 54.781  
DEPOSITO LEGAL  
B. 8.549 - 1978

# LA VANGUARDIA

PRECIO DE ESTE  
EJEMPLAR: 25 pesetas  
Sobretasa aérea: 2 pesetas

Director: Horacio Sáenz Guerrero

VIERNES, 7 de diciembre 1979

## SUSCRIPCION

Barcelona y provincias	1.615'—
Trimestre	.....
Provincias por avión	2.275'—
Trimestre	.....
Extranjero: Trimestre	4.280'—
Portugal, Andorra, Gibraltar y Filipi- nas: Trimestre	1.640'—
Rep. Dominicana, Cu- ba, Costa Rica, Chile y Paraguay:	.....
Trimestre	3.935'—

Un fallo humano originó la tragedia del Vallès Oriental

## Dieciocho muertos y cerca de un centenar de heridos en la catástrofe ferroviaria de Les Franqueses

Un convoy «fantasma» chocó frontalmente, a 105 kilómetros por hora, con un tren de viajeros

(Crónica de nuestros enviados especiales, redactor Andreu CALAF y corresponsal Casals GINESTA.) — El balance del trágico accidente ferroviario ocurrido ayer por la mañana, a las diez menos veinte, dentro del casco urbano de Les Franqueses del Vallès, es de 18 muertos y 90 heridos, algunos gravísimos. Todos ellos viajaban en el tren tranvía número 2933 que había salido de Barcelona media hora antes con destino a Ripoll llevando unos 120 pasajeros.

Ha motivado el suceso una colisión frontal entre el citado convoy, que había partido poco antes de Granollers y se había quedado detenido en plena ruta, muy cerca ya de la estación de Les Franqueses, debido al corte de fluido eléctrico de la catenaria —provocado como medida habitual de emergencia—, y otro convoy, también de tres vagones, que en sentido inverso descendía completamente vacío y a gran velocidad. El choque ocurrió en el punto kilométrico 30,900 de la línea de Barcelona a Pulgarcá y a unos 200 metros de dicha estación de Les Franqueses.

Uno de los vagones del tren «fantasma» amortiguó su desplazamiento al encontrarse en una de las paredes de la fábrica «Clipperplast», donde a 20 metros de distancia hay un tanque de gas propano que, por fortuna, no fue alcanzado. Un trabajador que se hallaba en un almacén lindante, debido a la onda expansiva producida por la acumulación de aire en el encontronazo, resultó herido al ser desplazado.

El vagón de cabeza del tren parado fue el que resultó más afectado, quedando convertido prácticamente en un amasijo al partirse por la mitad; en él se produjo la mayoría de muertes y de heridos graves. Las demás unidades de ambos convoyes descarrilaron, encaballándose unas contra otras y colgando por los lados del terraplén de la vía, de casi cuatro metros de altura.

### Los primeros momentos fueron de gran confusión

La situación creada inmediatamente después del brutal choque fue de confusión, debido tanto a la magnitud y gravedad del siniestro como a la densa niebla que reinaba aún a aquella hora de la mañana y que tardó bastante en despejarse. Los primeros en apercibirse del suceso, por el estruendo del impacto, fueron los trabajadores de las empresas vecinas, «Clipperplast» y «Lencerías Masías», quienes acudieron rápidamente y, enseguida, fueron compareciendo numerosas personas para prestar su colaboración en las tareas de rescate de las víctimas.

La evacuación de las víctimas pudo hacerse con celeridad debido a la rapidez con que hicieron acto de presencia fuerzas del Ejército, destacamentos de la Cruz Roja de Granollers, Sant Celoni,

Caldes de Montbui, La Llagosta, Barcelona y otros lugares de la comarca, además de Guardia Civil, Policía Nacional y Municipal, bomberos de Barcelona, veinticinco hombres, y otros de la Diputación pertenecientes a las localidades de Sabadell, Terrassa, Badalona, Granollers, Vic y Mataró, entre otros. Se personaron, en el lugar del accidente, el gobernador civil, señor Belloch Puig, con-

### Dificultades en el rescate de las víctimas

La labor de rescate fue larga y penosa debido a que numerosos viajeros quedaron aprisionados entre los vagones destruidos y sus hierros retorcidos. El desinterés de cuantas personas acudieron a prestar su colaboración, entre los que figuraban numerosos vecinos y gran cantidad de donantes voluntarios de sangre, fue un ejemplo de solidaridad ciudadana y significó una gran ayuda para paliar los trágicos efectos del choque. Sin embargo, como suele ocurrir en todos los siniestros masivos, se dio algún caso de desalmados que cometieron inculcables actos de pillaje; concretamente fue visto, sin poder ser habido por la confusión y la niebla, un individuo que llevaba relojes y otros objetos arrebatados a las víctimas.

Los heridos fueron evacuados a la Policlínica del Vallès, Hospital General de Granollers, ambulatorio de la Seguridad Social y Mutua del Carmen. La última persona rescatada con vida, fue aproximadamente a las dos menos cuarto de la tarde. Las escenas de los familiares presentes en los trabajos y en los centros asistenciales, fueron patéticas. Una de las jóvenes aprisionadas entre la chararra, reclamaba a sus padres exclamando que no quería morir, y estas fueron sus últimas palabras antes de expirar. Una empleada del Hospital General de Granollers tuvo que identificar, en el mismo centro de trabajo, a su propia madre, cuyo rostro se hallaba muy desfigurado.

Entre los heridos graves se encuentra el teniente López Ortega, perteneciente al destacamento de Les Franqueses del Parque Central de Ingenieros, fuerzas que acudieron inmediatamente al lugar del accidente provistos de sus correspondientes carnets del grupo sanguíneo, prestándose a las transfusiones que fueran precisas, así como, con la misma fi-

nalidad otro destacamento de Ferrocarriles procedente de la Ciudad Condal. Cabe consignar que de la misma procedía un grupo de estudiantes que viajaban en el tren siniestrado, en excursión de estudio.

### 47 alumnos de tercero de BUP del «Milá y Fontanals»

Los jóvenes estudiantes que viajaban en el tren siniestrado eran alumnos del Instituto Nacional de Enseñanza Media Milá y Fontanals, situado en la plaza de Josep M.<sup>a</sup> Folch i Torres, junto a la ronda de San Pablo. Cursaban tercer año de BUP, rama ciencias y, en número de 47 y acompañados de tres profesores, se dirigían a El Figaró para desarrollar en plena montaña una clase de Ciencias Naturales. Todos tienen edad que oscila entre los 16 y 17 años y constituían mayoría entre los viajeros del tren.

Casi todos los estudiantes son vecinos de la zona en que está enclavado el Instituto, en la divisió de los distritos II y V, Poble Sec, barrio de Sant Antoni y casco antiguo y, en su mayoría también pertenecientes a familias obreras y de clase media. Al tenerse conocimiento del suceso fueron muchas las personas, en especial familiares de los

jóvenes, que se personaron en el centro para indagar noticias y conocer si sus allegados habían sufrido daño. Director, profesores y resto de alumnos del Instituto se hallaban consternados por la desgracia, que tan directamente les afectaba.

### Causa: un tren falto de control

En los primeros momentos de confusión, tras el encontronazo de los trenes, se pensó que la causa de la tragedia había sido un descarrilamiento, pero pronto se advirtió que fue un choque frontal, siendo su agente dicho tren «fantasma», que ni siquiera llevaba conductor. El mismo había quedado apeado, junto con el interventor, en la estación de El Figaró mientras se comunicaba con sus superiores telefónicamente pidiendo instrucciones, pues el tren acusaba averías en su funcionamiento, debido a lo cual había sido evacuado el pasaje en la estación anterior, Sant Martí de Centelles. Por las causas que sean, este tren homicida se deslizó por la fuerte pendiente que en la zona tiene la vía.

La descontrolada velocidad que adquirió este convoy sólo permitió medidas apresuradas y parciales, pues la urgencia no permitía otra cosa, en la estación de Les Franqueses. El personal de la misma hizo todo lo humanamente posible en aquellas circunstancias para evitar la catástrofe que se preveía. La primera medida adoptada fue cortar el fluido eléctrico para detener el tren con pasajeros, lo que se logró. La segunda fue sumamente arriesgada para el personal que intervino en la misma, pues se trataba de desviar el tren desbocado aprovechando un cambio de agujas, pero la operación no pudo tener éxito al saltarse este tren los desvíos y seguir por la vía principal hacia el otro convoy ya casi parado.

El Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Granollers instruye las diligencias oportunas. Después de haber prestado declaración, el conductor del tren descontrolado, al que se ha decretado auto de procesamiento, ha ingresado en prisión preventiva. El conductor del otro tren figura entre los muertos del trágico siniestro.

(Más información en pág. 7)

## El Pacto de Varsovia concreta su propuesta para una Conferencia Europea de Desarme

Pide de nuevo a la OTAN que no instale euromisiles en Europa

Viena, 6. (Crónica de nuestro redactor.) — Una nueva advertencia a la OTAN para que la Alianza Atlántica renuncie al estacionamiento de nuevos tipos de cohetes de alcance medio en Europa y un calendario concreto para la convocatoria de una Conferencia Europea de Desarme: éstos son los puntos más importantes de la declaración publicada hoy por los ministros de Asuntos Exteriores de los siete países miembros del Pacto de Varsovia, después de una Conferencia en Berlín Este que ha durado dos días.

Los ministros han repetido, en una versión suavizada, la propuesta de congelar el número de miembros de las alianzas militares. Esta propuesta tiene por objeto, como es sabido, impedir que España pueda entrar a formar parte de la Alianza Atlántica.

En círculos diplomáticos occidentales de la Conferencia de Viena para la Reducción de los efectivos militares en Centroeuropa (que hoy se ha reunido, como todos los jueves, en sesión plenaria) se subraya que las advertencias o amonestaciones de la declaración no son inquietantes. Después de la decisión adoptada por la socialdemocracia alemana (que ha aprobado el estacionamiento de cohetes de la NATO en Europa occidental), las amenazas del bloque soviético no han cambiado. El aviso contenido en la declaración es casi idéntico a las advertencias que se habían podido leer en la prensa soviética de los últimos días. «Los Estados representados en la Conferencia —se

dice en la declaración de Berlín Este— consideran importante que no se emprenda ninguna acción que pueda complicar la situación y constituir un impedimento para las negociaciones. A este propósito los participantes en la Conferencia han declarado que la adopción de una decisión sobre la producción y estacionamiento de nuevos tipos de cohetes nucleares americanos de alcance medio en Europa occidental y la puesta en práctica de esta decisión destruiría la base para las negociaciones.» La declaración añade que ello supondría un intento de la NATO de hacer negociaciones desde una «posición de fuerza», cosa inaceptable para los países del Pacto de Varsovia.

Ricardo ESTARRIOL

(Continúa en la página siguiente)

## Suplemento de Economía

Sin duda alguna, la información más interesante del Suplemento de Economía de esta semana es la entrevista que Juan Hernández Puértolas ha mantenido con Joaquín Muns, catedrático de Organización Económica Internacional y uno de los directores ejecutivos del Fondo Monetario Internacional. Es de destacar también el artículo de J. L. Oller Ariño sobre «Ética, política y socialismo» y que, bajo el epígrafe de «El espíritu del tiempo», analizará cada semana diversos temas económicos y políticos. Por último, Matías Llauredó termina hoy su agudo análisis del capitalismo, bajo el título «La falta de inversión impulsa el consumismo».

Por los ministros de Justicia de los «Nueve»

## Firma del convenio comunitario sobre prevención del terrorismo

Bruselas, 6. (Crónica de nuestro redactor.) — Sin solemnidad ninguna, con el mínimo de publicidad, los nueve ministros de Justicia de los países de la Comunidad Europea han firmado en Dublín la tan demorada convención sobre la prevención del terrorismo.

Este controvertido acuerdo —en palabras del ministro irlandés de Justicia, Jerry Collins, presidente de turno del Consejo— «es un signo evidente de que los nueve están en camino de eliminar los refugios para los terroristas».

En realidad —según nos aseguran algunos miembros británicos del Parlamento Europeo—, Irlanda ha sido, junto con Francia, el país más renuente a aprobar el convenio, pues hasta ahora los terroristas de Irán que pasaban del norte al sur de la isla encontraban fácil refugio y beneficiaban de cierta «vista gorda» de las autoridades de Dublín. Según una encuesta publicada después de la visita del Papa, todavía un 20 por ciento de los irlandeses simpatizaban de algún modo con la IRA.

El Gobierno británico espera que esta convención corregirá las anomalías ac-

tuales. Hasta ahora resultaba difícil procesar a los terroristas del IRA en Irlanda, entre otras cosas, por la dificultad de hacer declarar como testigos de cargo a los policías ingleses en el sur. Ahora, el terrorista que no sea procesado por el país que lo detuvo, debe ser entregado al país de origen que solicite la extradición.

### SIN DISTINCION DE NACIONALIDAD

El convenio se aplicará únicamente entre los nueve Estados de la CEE, pero afectará a los terroristas de cualquier nacionalidad. Así, por ejemplo, si un vasco español comete un atentado en Francia y se refugia en Bélgica, París puede reclamar su extradición y obtenerla, a menos que la justicia belga decida juzgarlo.

La extrema izquierda europea se ha opuesto al acuerdo porque con él queda borrada la distinción entre el terrorismo «político», que desearían quedara inmune beneficiando del derecho de asilo, y el otro, de derecho común, único punible según ellos.

Andrés GARRIGO

(Continúa en la página siguiente)

## Clima de guerra civil en Irán

Los seguidores de Madari controlan Tabriz y han levantado barricadas en Qom

Teherán, 6. — La situación de los rehenes norteamericanos parece haber pasado a un segundo plano en el Irán ante los enfrentamientos registrados ayer en Tabriz y Qom, que han sumido al país en un clima de guerra civil.

Ni la entrevista mantenida hoy entre los dos principales líderes religiosos iraníes, el ayatollah Khomeini y el ayatollah Shariat Madari, ni sus llamamientos a la calma parecen haber incluido en los manifestantes que se enfrentan, a favor o en contra, por la nueva constitución iraní.

En la ciudad de Tabriz, los seguidores del ayatollah Shariat Madari

(Continúa en la página siguiente)

## Contra la crisis, inversión

y productividad  
Conferencia del presidente de la Cámara de Comercio de Barcelona

En la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona se clausuraron ayer las Jornadas de estudio sobre «La economía catalana bajo la perspectiva del Estatut», con una conferencia del presidente de la entidad, don José María Figueras Bassols, que desarrolló el tema «La Societat i la Economia catalanes sota la perspectiva de l'Estatut».

El señor Figueras señaló cómo Catalunya recupera su autonomía en una desfavorable coyuntura, resultado del régimen anterior, refiriéndose a continuación a los errores de diagnóstico de la actual situación que, dijo, «se caracteriza por ser una crisis de costes, a diferencia de la del 29, que lo fue de consumo». Añadió que para salir de la misma no hay que recurrir a fáciles expedientes como el aumento del gasto público, la adopción de importantes déficit presupuestarios o el incremento ilimitado de los costos, que sería entrar en la inflación y aceptar el paro y que para combatir a uno y otra sólo caben mejorar la productividad y fomentar la inversión.

(Información en pág. 21.)

## Andorra

## Aumentan los precios de la gasolina, el teléfono y los transportes

El mes de diciembre tendría que ser declarado mes negro por el sufrido consumidor andorrano, ya que a la galopante especulación que sufre en los artículos del mercado hay que añadir la subida de los precios decretado ayer por el Consejo General de los Valles a los teléfonos, gasolina y transportes públicos.

A partir de ayer por la noche, a las cero horas, la gasolina se ha subido nuevamente en Andorra; los nuevos precios serán: gasolina super, 40,75 pesetas el litro; se aumentará 1,75 pesetas. Gasolina normal, 39 pesetas litro; su aumento es de 3,25. Gas-oil, a 18 pesetas litro; incremento de 1,50.

Por otro lado, los serveis de telecomunicaciones de Andorra y por acuerdo del Consell General subirá sus tarifas en un 25,40 por ciento. Este incremento tendrá vigencia desde el pasado día 1.

Y finalmente, hay que destacar el alza de la tarifa de los transportes públicos que van de 2 a 5 pesetas según el trayecto. — Gualberto OSORIO.

## La catástrofe ferroviaria de Les Franqueses

### Un fallo humano provocó la tragedia

El tren que chocaría con un convoy de pasajeros recorrió casi doce kilómetros sin control alguno ni personal a bordo

Un fallo humano provocó ayer una de las mayores catástrofes ferroviarias que se recuerdan en España y, por supuesto, en Cataluña. Un tren «fantasma», sin nadie a bordo, tras recorrer sin control alguno los casi doce kilómetros que separan El Figaró de Les Franqueses, por un trazado que llega a tener pendientes del 15 al 18 por ciento, causaría la tragedia al chocar violentamente con un convoy de pasajeros, dieciocho de los cuales no tendrían ni tiempo de enterarse de que ése sería su último viaje. Medio centenar de personas más deberían ser hospitalizadas, algunas en estado gravísimo.

La historia de este desastre comienza sobre las nueve de la mañana cuando el conductor del tren «GR2-10908» que procedente de Vic se dirigía a Barcelona notó ciertas anomalías en su máquina por lo que decidió parar en Sant Martí de Centelles para evacuar a los pasajeros.

A continuación, prosiguió con el convoy a marcha lenta hasta la siguiente estación, la de El Figaró, donde lo estacionó en una vía secundaria a fin de dejar paso a otro tren procedente de Puigcerdà. Entonces el maquinista y el interventor dejaron frenado y asegurado el convoy —al menos eso creían— y se dirigieron al edificio de la estación a llamar a sus superiores para pedir instrucciones en torno al tren averiado.

Se da la circunstancia que desde el lugar donde telefonaron no se ve la vía y, por lo tanto, los ferroviarios no pudieron darse cuenta de cómo su convoy iniciaba una vertiginosa y trágica carrera.

Cuando los dos empleados de RENFE regresaron al lugar donde debía estar el tren, comprobaron con horror que éste había desaparecido. Rápidamente regresaron al teléfono y avisaron de lo que sucedía al personal de la siguiente estación —la de La Garriga— donde sólo pudieron comprobar que el aviso llegaba tarde, pues el tren estaba pasando por allí en el mismo instante en que se producía la comunicación.

Mientras tanto el Control Central de la línea, enterado de lo que ocurría, ordenó el corte de energía eléctrica en todo el sector. Esta suspensión de fluido provocó la detención paulatina de un tren que cargado de viajeros circulaba de Barcelona hacia Ripoll, y que se encontraba a poco menos de un kilómetro antes de las Franqueses, localidad por la que inevitablemente debería pasar el «tren solitario».

#### Les Franqueses: cambio de agujas

En Les Franqueses, el jefe de estación y demás personal de RENFE ya tenían noticia de que un convoy de tres vagones, vacío y sin conductor, se dirigía hacia allí, a más 100 kilómetros por hora. Para evitar lo que luego ocurrió, el jefe de estación cambió las agujas a fin de que el tren entrase en una vía de aparcamiento que tiene una curva que teóricamente no puede ser tomada a más de 30 kilómetros por hora. Luego esta vía se une nuevamente a la principal. Simultáneamente procedió a colocar obstáculos de grandes dimensiones, previendo que el tren vacío iba a descarrilar en el cambio de agujas vía principal-vía de aparcamiento y deslizarse hacia la estación. Los obstáculos tenían por misión atenuar la velocidad de descenso y posterior impacto. Pero no fue así.

El tren, que circulaba a unos 100 kilómetros por hora, trazó la curva de desvío y volvió a entrar en la vía principal por donde circulaba, a unos 30 kilómetros por hora, el tren procedente de Barcelona.

Eran las nueve horas treinta y nueve minutos. El impacto registrado en el kilómetro 29'800 de la línea Barcelona-Puigcerdà fue terrible. Cinco vagones del tren ascendente descarrilaron, empujándose unos con otros y transformándose en un gran montón de chatarra, entre los que quedaban aprisionados la mayoría de los pasajeros.

Inmediatamente se iniciaron los trabajos de rescate, en los que participaron de manera espontánea numerosos particulares que trasladaron a los primeros heridos a centros asistenciales.

En las tareas de rescate fueron utilizadas diversas herramientas de perforación y corte, así como dos gigantes grúas que a última hora de la no-

che aún operaban para dejar libre la vía.

#### Movilización de efectivos

Efectivos militares y personal de bomberos, tanto del parque de la Diputación como de los de Granollers y de Barcelona, trabajaron denodadamente en las labores de rescate, junto con personal de la Guardia Civil, servicios médicos y numerosos voluntarios. Concretamente, el Ayuntamiento de Barcelona envió, a petición de la Diputación, un equipo compuesto por un coche con elementos de oxígeno, otro con pinzas hidráulicas, dos ambulancias, dos tanques y treinta hombres. También colaboró en la operación un contingente de tropas del batallón de ferrocarriles, trasladado expresamente al lugar del siniestro, así como un destacamento de ingenieros con sede en Les Franqueses. El ir y venir de ambulancias fue constante durante prácticamente todo el día, así como el ofrecimiento desinteresado de donantes de sangre en las clínicas donde eran recibidos los heridos.

#### Relación de muertos y heridos

Según la información oficial facilitada por el Gobierno Civil de Barcelona, esta es la relación de fallecidos y heridos en el accidente con especificación de los centros en que fueron atendidos:

#### ● HOSPITALES DE GRANOLLERS

Fallecidos: Vicente Llaz, 20 años; José María Piñol; Jaime Ortella, 17 años; Enrique Martínez, 15 a 17 años; Roser Mondo, 40 años; Amparo Montero; señora Villá, 47 años; Juan Colón; Carmen Gutiérrez Morales, 19 años; Juan Antonio Giménez Prieto, 50 años; Anselmo Selva, 50 a 55 años; Vicente Martín Pérez, 45 a 50 años, y Juan Menchen. (Queda el cadáver de un hombre por identificar.)

Heridos: Manuel Iglesias, Montserrat Liesa, Miguel Giménez, Joaquín Bau, Enrique Giménez, Fernando Quededo, Juan Revilla, Julián Esquivias, Ignacio Vidal, José Luis Ortella, José María González, Juan Lagarriga, se desconoce la edad; Alberto Valero, María Moya, se desconoce la edad; María Barea, Antonio Pujol,

Juan Cruzet, se desconoce la edad; María Basas, se desconoce la edad; Javier Colmilla, Joaquín Moreno, Ricardo Alegre, Santiago Carrillo, y Alivio Espinilla. Menos los mencionados con «se desconoce la edad», tienen edades entre los 16 y 18 años.

#### ● POLICLINICA DEL VALLES

Fallecidos: Martín Villaret Ferrer, 16 a 17 años; Miguel Porcell Villanueva, y Antonio Hermoso Ruiz, 67 años.

Heridos: Oscar Samsó Llenas, Eduardo Cárdenas Alcañiz, Angel Recasens Eloy, Pedro Herrador Delso, Juan Carlos Oller Trensano, Luis Pozo Laura, Armando Gasulla Fernández, Carlos Olivares Vesiana, José Alejandro Quijada Pérez, Jorge Domínguez Vasallo, Matías Sáez Monverde, Miguel Tresonvares Haro, Víctor Manuel García Perdomo, Domingo Maibir Scitllevesgite. Todos comprendidos entre 15 y 18 años; Antonio Santiago Madero, 50 años; Juan Giménez Ruiz, 56 años; José López Ortega, 42; Lorenzo Arcos Cruz, 47; Rafael Ruiz Martínez, 55; Carmen Carpio Horro, 52; Carlos Buján Blanco, 55; Asistólitto Asistólitto Asistólitto, 32 (gravísimo); y un varón no identificado (gravísimo).

#### ● RESIDENCIA «FRANCISCO FRANCO» (BARCELONA)

Fallecidos: Jorge Oller Rey, 14 años. Heridos: Santiago Manuel Pérez Heranz, 29 años (gravísimo).

Según esta relación oficial, el número de fallecidos asciende a dieciocho personas, y la de heridos, a cuarenta y siete, tres de los cuales se hacen constar como «gravísimos». Fuentes oficiales elevan hasta setenta, e incluso, a noventa el número de personas afectadas en mayor o menor medida por el trágico accidente, descontando las muertes. De este modo, se estima que el balance final de la catástrofe podría superar el centenar de personas, entre heridos y fallecidos, tal como figura en la portada de hucrográfico de la presente edición.

#### Telegrama de pésame de los Reyes

Los Reyes de España han cursado un telegrama al gobernador civil de Barcelona rogando transmita su pésame a los familiares de los muertos en el accidente ferroviario de Les Franqueses. Asimismo, en el telegrama se expresan los deseos de inmediato restablecimiento de los heridos. — Europa Press.

## Versión de la RENFE

«No hubo fallo mecánico» aseguró el presidente de RENFE, Ignacio Bayón, al dar su versión sobre el accidente. En la nota oficial facilitada a lo largo de una rueda de prensa celebrada ayer en el Gobierno Civil, que contó con la presencia del gobernador civil, el ministro de Sanidad y el subsecretario de Transportes, se afirma que «el freno de estacionamiento —con el que se frenó, teóricamente, el tren en la estación de El Figaró— estaba en perfectas condiciones de funcionamiento, comprobándose posteriormente en el lugar del siniestro que no estaba debidamente accionado en el momento del accidente».

Cronológicamente, según RENFE, los hechos sucedieron así:

1. El tren 2.954 de Vic a Barcelona a su llegada a Sant Martí de Centelles, se quedó inútil por enfrenarse en marcha.

2. Los viajeros fueron transbordados, quedando el tren vacío con su dotación de maquinista e interventor, dirigiéndose con las precauciones establecidas reglamentariamente a la estación de Figaró donde se estacionó en vía 3 a las 9.18 horas, dentro de una intensa niebla.

3. El maquinista y el interventor se apearon del tren.

4. En esta situación la composición se puso en movimiento siendo detectado su paso en la estación de La Garriga, cinco kilómetros más abajo, a gran velocidad.

Por los cálculos efectuados, el tren pasó por la estación de La Garriga sobre las 9.34 horas. Es decir, que tuvo que arrancar de El Figaró alrededor de las 9.30 horas. En otras palabras, que durante doce minutos el convoy permaneció parado, al cabo de los cuales se puso en marcha. Parece ser que durante este lapso, el maquinista y el interventor del tren avisaron y se pusieron en contacto con el puesto de mando —ubicado en Barcelona— dando cuenta de su detención.

5. Inmediatamente se procedió a ordenar el corte de corriente en catenaria y el personal de la estación de Les Franqueses, con riesgo de sus propias vidas intentó detener el tren forzando su descarrillar, pero sin lograrlo.

6. En estas condiciones se produjo la colisión con el tren número 2.933 que había salido de Granollers a las 9.35 horas, produciéndose el accidente a 2'36 kilómetros de distancia, a las 9.39 horas.

7. Personado en el puesto del accidente el personal de la Inspección General dependiente del delegado del Gobierno en Renfe procedió a examinar el material y a tomar las declaraciones correspondientes de las que resultan:

a) Que la iniciación del movimiento del tren que descendía no se produce por deslizamiento, sino por rodadura.

b) Que su freno de estacionamiento estaba en perfectas condiciones de funcionamiento.

c) Se comprobó en el lugar del accidente que dicho freno no estaba debidamente accionado en el momento del accidente.

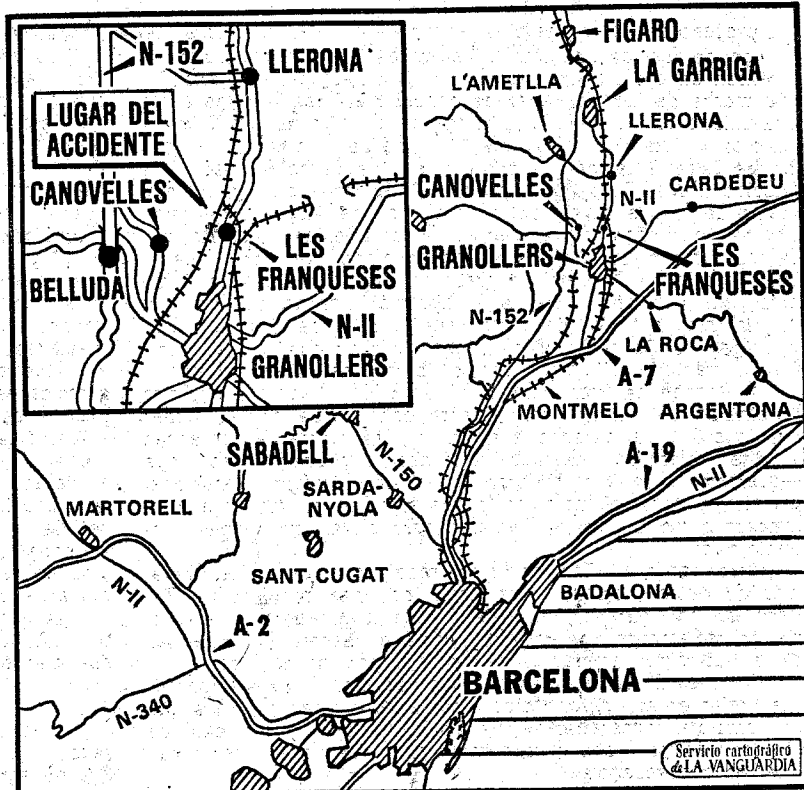
d) Comprobada la cinta tacográfica del tren 2.954 que circulaba vacío, la velocidad en el momento del accidente era de 105 kilómetros hora.

e) La velocidad del tren 2.933, comprobada por su cinta tacográfica era de 30 kilómetros/hora, estando en fase de detención por el corte de corriente.

f) La distancia total recorrida por el tren vacío fue 11'8 kilómetros.

#### Las explicaciones de RENFE

El presidente de Renfe explicó que el maquinista del tren que circulaba en dirección a Barcelona declaró que lo había frenado correctamente, información diametralmente opuesta a la mantenida por Renfe. Añadió que no se habían tomado medidas disciplinarias ni contra el jefe de estación de El Figaró, ni contra nadie «en tanto la inspección general no hubiera finalizado». Confirmó, por otra parte, que el maquinista había pasado a disposición judicial. Quizá el úni-



co punto que quedó pendiente de explicación fue por qué el tren no quedó detenido en la estación de Sant Martí de Centelles donde se observaron los primeros fallos en el sistema normal de frenado y, por el contrario, se le permitió seguir descendiendo hacia Granollers. Claro que, puestos a preguntar, cabe indicar que si la línea férrea contara con doble vía —ahora sólo es de vía única— quizá el accidente no se hubiera producido. El señor Bayón ratificó que en el Plan General de Ferrocarriles que Renfe prepara para los próximos diez años, la ampliación de esta vía figura entre los objetivos a conseguir. Objetivo que, desde hace ya muchos años, ansía Barcelona.

#### Autoridades en el lugar del siniestro

El trágico accidente movilizó inmediatamente a las autoridades civiles y efectivos militares y de bomberos, aparte del personal voluntario que se ofreció a colaborar en las faenas de rescate de las víctimas. El propio ministro de Sanidad y Seguridad Social, señor Rovira Tarazona, abandonó Madrid a primeras horas de la tarde de ayer para comprobar sobre el terreno la magnitud del desastre y coordinar las medidas asistenciales a los heridos. El señor Tarazona mantendría a media tarde una rueda de prensa en la sede del Gobierno Civil de Barcelona, de la que se da amplia cuenta en otro apartado de esta misma información. También llegaron a Barcelona, procedentes de Madrid, el subsecretario de Transportes y el presidente y el director de RENFE. También acudió de inmediato a Les Franqueses el gobernador civil, señor Belloch, al objeto de supervisar los trabajos de rescate e interesarse por el estado de los heridos. El Ayuntamiento de Barcelona, a través del teniente de alcalde, señor Cullerell, acompañado de los delegados de Sanidad y Enseñanza, ofreció sus servicios a los familiares de las víctimas y heridos. Como se sabe en uno de los convoyes viajaban alumnos del Instituto Milá i Fontanals, de Barcelona. Estas y otras autoridades, tanto provinciales como locales y de la Generalitat, comprobaron «in situ» el volumen del trágico accidente.

#### Presencia de la Generalitat

Asimismo hay que destacar que la presidencia de la Generalitat envió al lugar de los hechos a los consellers de Sanitat y Política Territorial y Obras Públicas, señores Espasa y Armet, quienes una vez llegados a Barcelona tuvieron una reunión con el presidente realizando un balance de la jornada. El señor Tarradellas mostró su preocupación por el hecho y su dolor por las víctimas, constatando la presencia de la Generalitat desde el primer momento y durante todo el día en el rescate y atención sanitaria, y al lado de los que han padecido directamente las consecuencias del accidente.

#### Agradecimiento

En un comunicado transmitido por los servicios de prensa del PSC de Barcelona, los ayuntamientos de Granollers, Les Franqueses y Canovelles, al mismo tiempo que hacen llegar su condolencia a las familias de los afectados por el accidente ferroviario de Les Franqueses, quieren expresar su agradecimiento a todas las personas que han colaborado en las tareas de ayuda a los heridos, bien directamente en el lugar del accidente, bien dando sangre, etc. Especialmente los citados ayuntamientos subrayan la actuación de la Guardia Urbana, Bomberos, Hospital General de Granollers, Ambulatorio de la Seguridad Social, Policlínica del Vallès, Mutua del Carmen, Grúas del Vallès, S. A., Grúas Serrat, Cruz Roja y Ejército.

Los citados ayuntamientos, especialmente el de Granollers, expresaron al

ministro de Sanidad y Seguridad Social la situación deficitaria de la red hospitalaria pública. También expusieron al subsecretario de Transportes sus quejas por la desatención de la zona en cuanto a comunicaciones, concretamente en lo que se refiere a la problemática ferroviaria. Los representantes de la Administración Central citaron a los responsables municipales a una posterior reunión en Madrid para tratar dichos temas con mayor detenimiento.

#### Nueve muertos y más de cien heridos en siete siniestros

#### Accidentes ferroviarios en España durante 1979

Durante el presente año 1979, los accidentes ferroviarios más importantes que ha habido en España han sido los siguientes:

● 18 de enero: Cuatro muertos y veintinueve heridos en Sollana (Valencia), al chocar dos trenes a la salida de la estación de dicha ciudad. Los trenes que chocaron fueron un ferrobús-ómnibus y un mercancías.

● 10 de enero: El expreso Madrid-Algeciras choca contra una piedra cerca de Jímira de Livar, de la comarca de Ronda y descarrilan las dos máquinas y varios vagones. Dos heridos leves: el maquinista y su ayudante.

● 26 de junio: Descarrilla un tren cargado con casi cuatrocientas toneladas de butano en un túnel de la vía férrea León-Gijón, entre los pueblos de Linares y Malvedo. No hubo víctimas.

● 24 de julio: El tren expreso de Barcelona con destino a Sevilla choca con un tren-tranvía en la estación de Vilanova i la Geltrú (Barcelona). Resultaron heridas leves treinta personas.

● 29 de agosto: Un mercancías, en la línea férrea de Granada a Badiella, entre las estaciones de Fiteña y Sierra Elvira, intenta frenar al ver el maquinista que algo extraño había sobre la vía. Creía que se trataba de un animal. No logró frenar del todo y resultaron arrollados cinco muchachos y un perro pastor que se hallaban dormidos sobre la vía. Dos chicos murieron y otros dos sufrieron heridas graves.

● 3 de septiembre: El convoy Irún-Madrid choca con otro tren en el apeadero de Goes, de San Sebastián. Resultaron heridas cincuenta y cuatro personas.

● 26 de octubre: Chocan frontalmente dos trenes de mercancías en la línea León-Gijón, entre las estaciones de Villamanín y Santa Lucía. Tres trabajadores resultaron muertos y cuatro con heridas graves.

En total, pues, han sido nueve las muertes registradas durante lo que va de año en los siete accidentes ferroviarios acaecidos hasta la fecha, según esta relación. Los heridos, tanto graves como leves, ascienden a 121. Al lado de estas cifras, los datos provisionales sobre el balance de muertos y heridos en el accidente de Les Franqueses —el octavo del año— ponen de evidencia la magnitud humana de la tragedia.

Información realizada por: Jordi BORDAS, Joaquín COCA ROS, J. R. GONZÁLEZ CABEZAS y E. MARTÍN DE POZUELO.

**FONTAL**

Reformas en pisos, cuartos de baño, cocinas y locales comerciales

Facilidades 2 años

Exposición en: C. Gerona, 175. Tel. 207-15-11. Pje. Vilaret, 52. Tel. 347-71-18



Algunos heridos siguen muy graves

# La tragedia de Les Franqueses ya suma veintidós muertos

El conductor del tren «fantasma» ha ingresado en prisión y RENFE deberá depositar una fianza de 200 millones de pesetas

Veintidós muertos y varios de los heridos debatiéndose todavía entre la vida y la muerte es el terrible tributo de vidas humanas que se ha cobrado el accidente ferroviario de Les Franqueses, ocurrido en la trágica mañana del pasado jueves.

Tras el rescate de los últimos cadáveres que permanecían entre los restos del convoy siniestrado ayer en Les Franqueses, el trágico balance de la catástrofe ferroviaria asciende ya a 22 muertos, cinco de los cuales eran alumnos del instituto «Milà i Fontanals» de Barcelona, cuatro pertenecían a Renfe como empleados —entre ellos el maquinista y el interventor del tren de viajeros— y el resto eran pasajeros del convoy alcanzado por el tren «fantasma». Otras treinta y cuatro personas siguen todavía internadas en diversos centros hospitalarios de Granollers y —sólo un paciente— en Barcelona, en los que en la mañana de ayer se produjeron ya algunas altas, mientras otros más graves todavía permanecían en cuidados intensivos.

En otro orden de cosas, hay que hacer constar que el conductor del convoy que provocó la tragedia, el señor García García, ha ingresado en prisión por orden del juez instructor del accidente, quien ha dispuesto para la Renfe una fianza de 200 millones de pesetas, al objeto de hacer frente a la responsabilidad civil subsidiaria. Por lo que se refiere al tráfico ferroviario en el lugar del siniestro, en la tarde de ayer se consiguió la normalización de la línea, tras el arreglo de la catenaria, una vez despejada la vía de los restos de los trenes.

CC.OO. y USO denuncian las deficiencias de la red y material

El sindicato ferroviario de Comisiones Obreras de Cataluña califica de prematuras e irresponsables las manifestaciones de Renfe sobre el accidente de Les Franqueses.

El sindicato indica que «la empresa intenta justificar inculcando a un trabajador, las enormes deficiencias técnicas y de material e instalaciones que ya han sido denunciadas en reiteradas ocasiones por el mismo personal de la empresa».

Por otra parte, la Federación de Transportes de USO difundió un comunicado en el que considera que existe una gran falta de control por parte de Renfe, y que si bien no se apartan de la idea de que hubiera podido existir fallo humano, la red ferroviaria tiene un servicio muy deficitario.

Luto en el «Milà i Fontanals»

El instituto «Milà i Fontanals» permaneció ayer cerrado en señal de duelo.

Figueras

## Promoción de la gastronomía típica y familiar de l'Empordà

Dentro de su línea de promocionar el interés por una cocina siempre mejor, la sección provincial de la «Chaine des Rôtisseurs» de Girona-Costa Brava, con sede en Figueras, organizó la bienvenida al «Beaujolais Nouveau 1979». Al «Beaujolais», un vino procedente de la zona más meridional de Borgoña, esencialmente joven, le va bien el soporte de una cocina tradicional y casera, sin sofisticaciones pero exquisita, y que fue la que confeccionó el «Baillio» Luis Duñán para la cena de bienvenida del nuevo vino, a la que asistieron miembros de la «Chaine» de la provincia y hasta del otro lado de los Pirineos.

Por otro lado, después del éxito alcanzado por el libro «Los platillos de l'Empordà», con su cuarta edición próxima a salir a la calle, y que recoge las recetas de profesionales y amas de casa para la confección del clásico y vario «platillo», ya se anuncia una nueva «Mestra», a celebrarse en la próxima primavera. El tema está aún por concretar, pero necesariamente debe quedar dentro de la cocina más típica y familiar de la rica gastronomía catalana y empordanesa. — N. MUNARRIZ.

## PUERTA ANTI-ROBO

10 puntos de anclaje. Nueva cerradura inapalancable XAMA. SISTEMAS PATENTADOS. Desde 1.500 Ptas. al mes.

Puertas HERCAS. Avda. José Antonio, 144. Hospitalet. Tel. 335 26 50.

Monseñor Jubany, con las víctimas

Por su parte, hay que hacer constar que el cardenal arzobispo de Barcelona, monseñor Narcís Jubany, se trasladó a Granollers la misma tarde del jueves para visitar personalmente a todos los heridos y a cada uno de los familiares de los fallecidos.

Asimismo, monseñor Jubany ha dispuesto que el próximo lunes día 10, a las 8 de la noche, en la parroquia de Sant Esteve de Granollers, el obispo auxiliar de Barcelona y vicario episcopal de la zona del Vallés Oriental, monseñor Ramón Daumal, presidirá una concelebración eucarística en sufragio de las víctimas. — (Redacción y agencias).

Sant Adrià

## Aprobada la construcción urgente de viviendas sociales

En un Pleno extraordinario, el Ayuntamiento ha aprobado la construcción urgente de viviendas sociales de emergencia para dar cobijo a las familias gitanas.

Veintiuno serán los módulos que el Ayuntamiento instalará en la barriada de la Catalana, en terrenos cedidos por el Consorcio de la Zona Franca de forma provisional. El proyecto contempla toda la infraestructura necesaria para el normal desenvolvimiento de este núcleo.

Si todas las previsiones se cumplen, entraremos en la recta final de un problema social que prácticamente ha colapsado la vida municipal.

La discusión del único punto del orden del día contempló los diferentes aspectos del problema, así como las gestiones realizadas cerca de las autoridades, pasándose rápidamente a su aprobación. — Agustí GALLART.

Sabadell

## Preocupa el gabberrismo en los colegios nacionales

La «Asociación Sindical de Profesores Estatales» se queja de la falta de vigilancia

Durante las últimas semanas una serie de actos de gabberrismo que han tenido por escenario varios colegios de la ciudad, preocupan a la opinión pública.

La «Asociación Sindical de Profesores Estatales de EGB» ha redactado un comunicado en el que denuncia el abandono en que se encuentran las escuelas nacionales y subraya que los hechos que recientemente se han producido —agresión al director del C.N. Jonqueres y destrozos en las aulas del C.N. Ribot i Serra— ponen una vez más de manifiesto el incumplimiento de las obligaciones que, por ley, corresponden a los ayuntamientos.

Añade el escrito que la falta de seguridad y de una vigilancia mínima que garantice el normal desenvolvimiento de las actividades educativas, así como la desidia en el mantenimiento de las instalaciones y servicios dependientes de los ayuntamientos, «provocan continuos problemas que inciden gravemente en la marcha de los colegios».

Promesas incumplidas

Más adelante, la nota señala que las promesas realizadas por los partidos políticos en la campaña de las elecciones municipales, no se están cumpliendo y que se actúa en contra de las clases más necesitadas, que son las que llevan a sus hijos a los colegios nacionales.

Considera también la asociación, que la situación actual es un ataque al prestigio de la escuela estatal, pues deteriora la calidad de la enseñanza y sólo beneficia a los centros privados.

Con el fin de abordar el tema, una comisión de profesores se entrevistó con el teniente de alcalde de Enseñanza, con el fin de exponerle sus quejas. El resultado de la visita, en opinión de los portavoces de los maestros, no fue positivo, por cuanto no se les ofrecieron garantías claras. De todos modos, se espera que en una próxima reunión entre el Ayuntamiento, directores de colegios y asociaciones de padres de alumnos, se analice profundamente la cuestión con el propósito de hallar las soluciones más idóneas.

«Convención Nacional de Observadores»

Este fin de semana, durante los días 8 y 9 de diciembre, Sabadell será centro de máxima atención para todos los interesados en la astronomía al ser escenario de la «Convención Nacional de Observadores».

Esta importante convocatoria ha sido organizada por la «Agrupación Astronómica de Sabadell», entidad de prestigio dentro y fuera de nuestras fronteras por su continuada labor en el campo de la investigación.

A estas jornadas, que se iniciarán hoy por la tarde y concluirán mañana con un almuerzo de hermandad, acudirán representantes de todas las agrupaciones españolas dedicadas a la astronomía, con el fin de hacer balance de lo que ha sido el año y plantear actuaciones para el nuevo ejercicio.

El marco de las sesiones será el edificio de la Obra Cultural de la Caixa d'Estalvis de Sabadell, en donde la «Agrupación Astronómica de Sabadell» tiene su sede y el auditorio del Instituto Provincial de Paleontología.

Del programa previsto podemos subrayar las aportaciones de resultados a cargo de diferentes secciones: una proyección de imágenes obtenidas por las sondas automáticas «Voyager I» y «Voyager II» sobre Júpiter; unas vistas de Saturno captadas por «Pioneer 11»; demostraciones prácticas de realización de trabajos astronómicos mediante calculadoras de bolsillo y micro-ordenadores; y un coloquio abierto al público sobre «Astronomía observacional». — Maties SERRACANT.

Tarragona

## Juzgado por matar a un sacerdote en Valls

En la Audiencia Provincial de Tarragona, a las 11 de la mañana de ayer, viernes, se inició la vista oral de la causa contra Miguel Martínez Bujaldón, quien, el pasado 21 de marzo, dio muerte en Valls al sacerdote don Lluís Ferré Batlle, de 60 años de edad, profesor del Instituto de aquella ciudad. Poco después el agresor, de 49 años, vecino de Valls, se entregó a la Guardia Civil alegando que la Virgen le había mandado matar a un cura.

En sus conclusiones provisionales, el teniente fiscal, Enrique Cortacans, manifestó que el procesado sufre un delirio crónico, místico-religioso, de tipo parafrenico con fuerte componente paranoico, bajo cuyo influjo es totalmente inimputable; por lo que de acuerdo con el eximente primero del artículo 8.º del Código Penal solicitó la libre absolución del procesado con los pronunciamientos legales inherentes y su internamiento en hospital psiquiátrico por tiempo indefinido hasta su curación y del que no podrá salir sin previa autorización del Tribunal.

La acusación privada, a cargo del letrado Antonio Guardia, solicitó para el procesado la pena de 23 años, 4 meses y un día de reclusión mayor e indemnización a los herederos del fallecido con un millón de pesetas.

Por último la defensa, a cargo del letrado Guillermo García, en sus conclusiones, señaló que el procesado venía padeciendo la aludida enfermedad cuando disparó su escopeta de caza contra el sacerdote, solicitando la total y libre absolución con todos los pronunciamientos favorables. El caso quedó visto para sentencia. — Félix LLOVELL.

# la super manzana del buen gusto

**NUMANCIA 189**  
Entrada desde 1.700.000 Ptas.

**NUMANCIA 201-203**  
Entrada desde 1.300.000 Ptas.

**CARLOS III NUMANCIA**  
Entrada desde 1.100.000 Ptas.

**MANUEL GIRONA CARLOS III**  
Entrada desde 1.100.000 Ptas.

C. Borja Fontestà, C. Carlos III, C. Manuel Girona, Calle Numancia

¡¡pisos de máxima calidad con zonas ajardinadas!!

ATENCIÓN A NUESTRAS VENTAJAS DE FINANCIACIÓN

- 1.º Precios especialísimos (1977)
- 2.º 10% de entrada y 10 años de financiación
- 3.º Su piso viejo a cambio de la entrada del nuevo
- 4.º 15% de desgravación fiscal

PISO MUESTRA DECORADO

**nuñez y navarro**  
CENTRAL INFORMATIVA: C/ Urgel, 230 - Tels. 250 66 38 - 230 38 01/02 - BARCELONA

NOSOTROS, SI TENEMOS TIEMPO

**INMACULADA**  
HOGAR PARA LA  
TERCERA EDAD  
CASTELLDEFELS

Tel. 665-18-89