



La explosión que arrasó el "camping" Los Alfaques (se dirá) fue un "accidente fortuito".

Propileno sobre ruedas

MATANZA "A NIVEL EUROPEO"

Seguridad e improbabilidad

Los expertos se ponen siempre muy interesantes cuando de garantizar la seguridad de procesos, desarrollos o productos se trata. Si se les aprieta, apurando la mala suerte, suelen protestar y decir que lo que se quiere es que nos pille el toro. ¿Cuál era la improbabilidad de que un camión conteniendo 43 metros cúbicos de propileno —unas 19 toneladas— estallase en una carretera y produjese algunas víctimas? Casi absoluta, se diría, porque nuestros camiones están preparados con una tecnología avanzadísima, sometidos a pruebas periódicas rigurosísimas y cumpliendo con la legislación más avanzada de Europa, incluso del mundo.

Las seguridades eran máximas; las probabilidades de accidente, mínimas; empresarios, autoridades, técnicos, se hubieran indignado si se les hubiera presionado para evitar el transporte de propileno licuado por carretera. Todo estaba a nivel europeo (los beneficios, un poco más altos) y todo estaba previsto y garantizado. Total: una masacre de ciento treinta personas, un nuevo record del desarrollo español, una nueva exhibición de desmadre, incompetencia e irresponsabilidad.

PEDRO COSTA MORATA

Es la cantilena de siempre, la fanfarronada de los que hacen negocios seguros y garantizados jugando con la vida de los demás; es la estupidez de ejecutivo o relaciones públicas encorbada y sonriente, que siempre contesta a preguntas que habrían de ser molestas con un "precisamente en ese aspecto no hemos escatimado medios para garantizar una seguridad absoluta". Nuestros camiones (habrá dicho

mil veces Cisternas Reunidas) circulan con toda seguridad y nadie tiene nada que temer. ¿Nadie?

¿Cuál era la improbabilidad, entonces, de que un camión (por causas que aún se desconocen, pero que no quedarán nunca claras) se incendiase y estallase junto a un camping saturado, en plena temporada estival y a la hora del baño? Prácticamente nula, oiga, usted quiere que nos

pille el toro; puede ser de uno en diez mil o en un millón. Los futuros responsables se habrían asombrado de la mala voluntad del demandante y hubieran descartado el suceso.

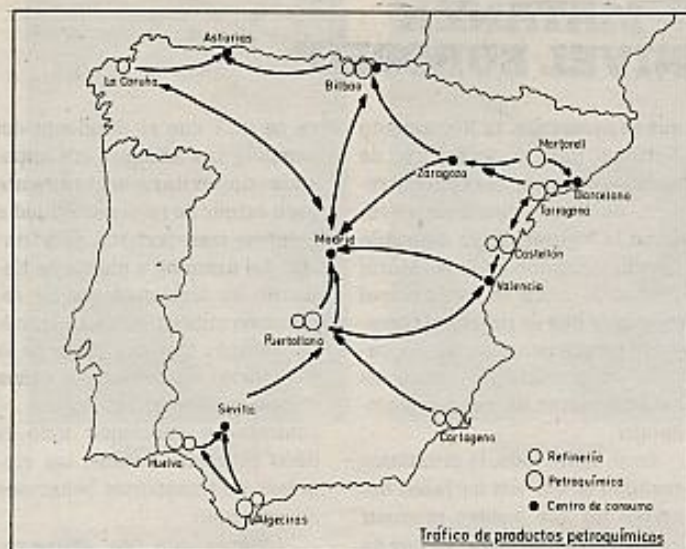
El camión del desastre cumplía con todo, mira por donde, como si de un país desarrollado y civilizado —tipo Europa comunitaria, por ejemplo— se tratase. Por eso, la matanza ha sido también a nivel europeo. ¿Qué podía pasar si —dicen las crónicas— era un gas licuado inflamable, pero no explosivo?

El propileno de Paular

La empresa Paular, S. A., empresa para la industria química, se dedica tradicionalmente a fabricar polipropileno y acriloni-

trilo empleando la materia prima que se le suministra desde la planta de olefinas (donde las naftas, por ejemplo, de refinación se convierten, mediante un "steam cracking" en etileno, propileno, etc.) y dando lugar a unos productos que, después, se elaboran en la industria de plásticos o de fibras artificiales. Sus plantas han estado en Puertollano desde siempre, pero ha ido construyendo otras fábricas en el nuevo y gigantesco complejo petroquímico de Tarragona, ya que el complejo de Puertollano (instalado en la Mancha en los años locos y absurdos de la posguerra) está congelado y no crece.

Se puede preguntar que por qué transportaba Paular propileno de Tarragona a Puertollano si en Puertollano se produce en la planta de Enpetrol; siempre sería interesante responder, aunque la lógica industrial no coincide frecuentemente con la social. Cada empresa se las apaña como puede y quiere, y mientras los costes de producción y transporte estén minimizados por la protección oficial, la permisividad o la subvención de combustible o de legislación (¿acaso las empresas industriales no se sien-



ten reconfortadas por la generosidad legislativa nacional?) los usos y costumbres no tienen por qué cambiar.

Paular fabrica la mayor parte del polipropileno nacional y abastece el mercado en su casi totalidad. El INI, a través de Enpetrol, participa en el 50 por 100 del capital, estando la otra mitad en manos de la multinacional italiana Montedison, que consume acrilnitrilo en su filial (100

por 100 Montedison) Montefibre Hispania, especializada en fibras acrílicas. Para no faltar nada, ya tenemos multinacional también en este caso.

Prohibir la carretera a este y otros transportes

¿Y por qué circulan los camiones con carga peligrosa por las

carreteras de todo el mundo? ¿Por qué no se les obliga a usar la autopista o el ferrocarril? Muy sencillo: por costes, para que los beneficios de los transportistas sean mayores y el precio del producto no suba y pueda seguir compitiendo con productos no petrolíferos. Cuando el automovilista se desespera conduciendo detrás de una cadena de transportes de esta índole, además de jugarse el tipo, se siente psicológicamente impulsado a usar la autopista para quitarse el muerto de encima. Así, el transporte pesado (productos químicos, coches de nueva fabricación, etc.), además de mantenerse en niveles de rentabilidad a costa del usuario, cumple con la interesante función de crear una situación de saturación ficticia en las carreteras y lanza clientes para las autopistas.

El transporte pesado por carretera produce un deterioro físico en el pavimento mucho más importante que el que ocasiona el automóvil privado, pero sus impuestos no están en correlación con éste. Además, evita la autopista (en el caso desgraciado de San Carlos de la Rápita, se podría utilizar la autopista) para evitar incrementar costes. Sin embargo, es el ferrocarril el medio que debiera canalizar **absolutamente todo** el tráfico entre fábricas de productos básicos o semielaborados (no en vano, todos los polígonos petroquímicos se han construido junto al ferrocarril). Renfe dice ahora que no dispone de cisternas adecuadas; pues que las pinte, como ha hecho Cisternas Reunidas.

El problema se enmarca, precisamente, en el desconcierto que existe en el sector transportes, con la recesión constante de los medios —precisamente— más eficientes, baratos y seguros. Renfe cumple con el lamentable papel de subsidiariedad que, en el peor sentido de la palabra, se le atribuye y capitula continuamente ante un gremio transportista cada día más fuerte y protegido, que manipula y usufructúa el nuevo Ministerio de Transportes y Comunicaciones y que hace imposible la racionalización del transporte y de la economía. Son las grandes firmas de transportes —incluyendo Cisternas Reunidas— las culpables de la mayoría de los desastres que se producen en carretera con víctimas. Estas víctimas son, a la sazón, quienes sufren las consecuencias de la despolítica



A la tragedia, ya de por sí dantesca, se sumaron deficiencias en la asistencia sanitaria.

MATANZA "A NIVEL EUROPEO"

del transporte y cargan con el déficit de los servicios nacionales (ejemplo sin par, Renfe).

Legislación y fallo humano

Curiosamente, según la tecnología se hace más avanzada y complicada y las normas de seguridad más refinadas, el fallo humano adquiere una potencialidad destructiva enormemente mayor. De ahí que las reglamentaciones prolijas, burocráticas, modernas, etcétera, muestren cada vez con más claridad que son una trampa peligrosa que no ataja el mal, sino que estimula a

que se desarrolle. El Reglamento Nacional para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, de 6 de febrero de 1976, como la legislación de ese estilo resulta detallado en lo accesorio y vago o mudo en lo principal (que es lo que se refiere al transporte propiamente dicho —el camión en movimiento— y no las características de envase o embalaje).

Pero, sobre todo, la dramática realidad es que son los fallos humanos los que pueden producir los mayores desastres, ya que no se tienen en cuenta a la hora de elaborar las normas de seguridad, digamos, tecnológica. Aho-

ra se dirá que el accidente del camping Los Alfaques era imposible de evitar, seguramente para eximir de responsabilidad a empresa transportista, propietarios del camping y planta de Enpetrol. No olvidemos que los seguros no cubren, en estas actividades, más que una parte de lo que pueden representar los daños reales, ya que si las pólizas se contrataran cubriendo todo el daño potencial posible, las empresas de transportes peligrosos no existirían.

¿Quiénes son los responsables? Vaya usted a saber ahora. La cosa se diluye extraordinariamente, porque entre el que sumi-

UNA AMARGA PREMONICION

FUE como un lanzallamas que de pronto incendió todo. Creo que el napalm en Vietnam debía ser igual. "Parece Hiroshima", exclamó el president Tarradellas. Hubo dos explosiones en muy pocos segundos y las personas, las "roulottes", las tiendas, los coches, todo comenzó a arder. Unos huyeron hacia el mar acelerando su muerte, otros corrieron hacia la parte del camping no afectada a ser ayudados por otros campistas. Los más permanecieron sentados, tumbados, caldos o agarrados a un poste con gestos de dolor, carbonizados como estatuas de sal. En la zona siniestrada del camping Les Alfaques, pocas horas después de la explosión del camión de gas propano, no había más movimiento que el humo que salía de la chatarra.

El siniestro, con más de ciento treinta víctimas como balance provisional y ciento veinte quemados desahuciados, todavía tiene muchas incógnitas. Las causas que llevaron a la explosión del camión cuba no se han podido determinar, pero esto no obsta para reconocer que en la comarca de Montsia la carretera nacional 340 es potencialmente un explosivo, que un día salta a pocos metros de un camping y otro puede hacerlo en la plaza Carlos III de San Carlos de la Rápita. El paso a diario de 4.000 toneladas de materias peligrosas por el centro de Tarragona, cifra dada a los medios informativos por el propio gobernador, sirve para las poblaciones del Delta del Ebro.

La tragedia del camping Les Alfaques es un hecho más de la cadena de sucesos que han inquietado los últimos años a los tarraconenses y, en general, a los tarraconenses, originados en incidentes con camiones de transporte pesado. En el centro de San Carlos los testimonios son constantes. Al propietario del American Bar un buen día le despertaron con un camión cisterna que llegó hasta la barra de su establecimiento, milagrosamente sin hacer explosión. Cada día, frente a su terraza, giran peligrosamente camiones de todo tipo. El dueño del Hotel Miami también conoce los riesgos de que un camión cuba vuelque su producto frente a la puerta por no haber maniobrado suficiente-

mente. En Tarragona tampoco está olvidado el incidente con otro camión cisterna que provocó graves quemaduras a una mujer, al verse parte de su carga en una céntrica calle.

La potencialidad de la 340 para siniestros como el del camping estaba en la mente de todos los sectores ciudadanos que, días antes, pidieron a Tarradellas el desvío de la carretera nacional por la autopista o a corto plazo por una nueva variante, aprovechando el inutilizado trazado de un línea ferroviaria, mientras llegaba la solución definitiva, en el plan general de ordenación de la población que debería abrir un nuevo tramo de carretera en uno de los llanos interiores. "Nuestra conversación con Tarradellas fue una amarga premonición de lo ocurrido", comentaba un destacado representante político local, que colaboró a exigir la decisión del gobernador de la provincia para desviar el tráfico pesado de la 340 a la Autopista del Mediterráneo.

No obstante, los puntos negros de esta carretera no sólo están en el Delta del Ebro, sino también en la provincia de Castellón, en donde los habitantes de Villarreal de los Infantes vienen reclamando largos años que la 340 no pase por el centro de la población. Con razón se preguntaba un vecino rápidamente: "Piense que un minuto antes de llegar al camping el camión pasó por el centro de San Carlos. ¿Qué hubiera pasado si el fallo ocurre aquí?"

Otras de las insuficiencias, palpables al vivir el siniestro de cerca, fue las deficiencias de la asistencia sanitaria de la zona. ¿Qué se puede pensar de una infraestructura sanitaria que tiene que enviar a los quemados doscientos kilómetros al Sur a Valencia o ciento cincuenta al Norte en Barcelona por no disponer de unidades especiales en un área donde la industria petroquímica es un pivote de su vida económica? ¿Qué tipo de asistencia sanitaria suplementaria se establece con motivo de la llegada de millones de turistas cada verano, especialmente en litorales como el del siniestro, saturados de campings, que no suelen disponer de material sanitario adecuado? ■ JAIME MILLAS.

El transporte de materias peligrosas por

nistra, el que recibe, el que transporta, el que conduce, el que certifica y el que manda hay mil y un vericuetos legales, burocráticos y "reglamentarios" para que se pueda escapar con éxito. Cisternas Reunidas (que "acepta toda la responsabilidad") pagará una parte, simbólica, de la tragedia y el resto... acabará cargándose (con el tiempo) en las espaldas del Estado (del ciudadano, claro).

Para los habitantes de Caracuel, Niebla, Alumbres y dos o tres centenares de pueblos más que se ven atravesados diariamente por centenares de camiones con carga mortal, la adecuación o no de las normas españolas con las europeas no les garantiza gran cosa. Están legitimados plenamente para oponerse radicalmente al paso de camiones de esta índole por el casco urbano. El número de veces que puede morir un ciudadano del centro de Tarragona capital —por donde pasa el tráfico intenso de materiales petroquímicos peligrosos— al cabo del día es asombroso. El que las tragedias no se multipliquen es, generalmente, cuestión de suerte, no de seguridades.

Plásticos, benditos plásticos

La producción y el consumo de plásticos caracterizan el "de-



LA IMPACIENCIA INMOVIL

GRUÑO, más que dijo:

—Es idiota, pero yo creía que la democracia iba a cambiar mi vida.

—Es, efectivamente, idiota. Pero la verdad es que tampoco hemos entrado en la democracia.

—¿A qué esperamos?

—A que usted cambie su vida. Sufre usted una alucinación muy corriente, que es la de invertir causa y efecto. No es la democracia la que tiene que cambiar su vida, sino usted, cambiando su vida, cambiando, por consiguiente, la vida de los demás, el que tiene que cambiar el régimen. La democracia se distingue de la revolución, o del golpe de Estado, en que es una larga paciencia. No brota de un día a otro, no es un "alegre, hermoso destello de la divinidad", como citaba Beethoven. Es algo que hay que ir haciendo, que debe penetrar en las costumbres, que debe transir la mentalidad de todos...

Estamos en una época de impacientes inmóviles. Algunos, y eso es peor, confunden una acción externa —gritar, protestar, reclamar— con la verdadera acción, que es interna: cambiar sus relaciones con los demás, reflexionar sobre su propio papel en la sociedad. El impaciente inmóvil quiere que le cambien, no cambiar él. Se ha acostumbrado a que el Estado le dé una vida hecha o deshecha: si tenta un jefe autócrata, quiere un jefe demócrata. Pero un jefe. Alguien que le explique cómo tiene que seguir viviendo, cómo tiene que reaccionar ante los hechos. Quizá inconscientemente, quiere ser libre por Decreto-Ley.

También están los que se quejan de que en el ámbito en el que viven y trabajan, en la familia y en la empresa, hasta en la tertulia de amigos, no hay "democracia interna". Esto quiere decir que sus opiniones no son tenidas en cuenta en la medida que él querría. Es también un reflejo franquista. Todos tenemos psicología de salvadores. Todos tenemos madera de dirigentes, de hombres de decisión. "¡Si me hicieran caso a mí!". Y es que hay quien confunde la democracia con su propia autocracia.

—Una de las primeras virtudes del demócrata —sigue aleccionando, con un maravilloso y estúpido paternalismo— consiste en partir de la suposición de que uno puede estar equivocado. Consiste en suprimir la noción de enemigo: el que piensa lo contrario no lo piensa contra nosotros, sino porque cree que tiene razón, como lo creemos nosotros...

—Todo eso que usted me dice es elemental. Y la verdad es que nada tiene que ver con la democracia. La democracia es una sociedad competitiva, penetrada de liberalismo, de la ley de la jungla, de la supervivencia del más fuerte.

—Esa es la democracia en bruto. La de Estados Unidos o la de Alemania Federal. Y la de algunos otros países. La lucha consiste en que no sea eso, en que vaya adelante con sus verdaderas premisas, con su humanismo profundo... La impaciencia y la acción sólo están justificadas cuando se hace algo más que vociferar. Y, desde luego, mucho más que sentirse desencantado...

—¿Ha pensado usted en lo que recomienda a los demás, en que probablemente está equivocado?

Me deja perplejo. No, no lo he pensado. Pero lo pienso un momento, y en seguida me convengo a mí mismo de que no puedo estarlo, de que lo que estoy diciendo es el evangelio de la democracia...

Y es que la pereza mental del franquismo nos ha agarrado bien a todos. ■

POZUELO

sis lleguen hasta el final, hasta cuestionar el uso masivo de los plásticos (siempre estas producciones, para su rentabilidad, han de ser masivas) y denunciar su funesto papel social actual. Por ello se anunciarán importantes modificaciones y mejoras en la legislación (que ya era, sin embargo, "avanzadísima"), medidas restrictivas al tráfico (de esto, poco), alguna que otra reestructuración ministerial, etc. Pero todo seguirá igual. Los gobernadores civiles, en un gesto ridículo, han prohibido la circulación, en Tarragona y Barcelona, de transportes de las características del siniestrado, medida que mantendrán durante unos días, en tanto se apacigua la opinión pública. Luego, todo igual.

Mientras tanto, 100.000 toneladas de propileno se mueven cada año por esas carreteras de Dios y esos pueblos condenados. En total, y dadas unas condiciones malévolas e improbables (recogiendo el "modelo" negro de Los Alfaques) se pueden producir un millón de víctimas cada año. Esto, a cargo del propileno, porque hay productos mucho más peligrosos y mortíferos. El desarrollo sigue su arrrollador avance, superponiéndose a la voluntad y los intereses de los mismos desarrollados. Desarrollarse y/o morir, esta es la cuestión. ■ P. C. M.

sarrollo" industrial de los últimos veinte años y el desastre ecológico actual. A base de una gigantesca operación financiera a escala mundial se han impuesto a los productos naturales que cumplan su misión, con numerosas ventajas. La producción masiva de plásticos ha entrañado que el hombre de la calle se haya hecho consumidor a la fuerza, que se haya visto arrojado fuera de su puesto de trabajo originario (la industria petrolífera y petroquímica crea desempleo) y que se haya rodeado de venenos no degradables, en el aire, el mar, etcétera.

La explosión y lluvia de fuego en Los Alfaques, se dirá, es un gaje del progreso; una mala suerte inevitable, que no puede impedir que se siga desarrollando la industria química y petroquímica... En estas tragedias y en otras que se nos avecinan (sobre todo, las nucleares) la esperanza de los críticos en que un accidente importante producirá la regresión de la actividad, carece de fundamento. Los intereses implicados en todas estas actividades disponen de suficientes resortes para poder demostrar, después de la tragedia, que nada de todo lo ocurrido puede —debe— impedir que se siga adelante, por el progreso del hombre...

Lo básico, en este sentido, es impedir que la crítica y el análisis

carretera había ya ocasionado en nuestro país suficientes víctimas como para prohibirlo o regularlo mejor.