

Ocio y violencia juvenil La diversión en discotecas y bares musicales que practican los jóvenes los fines de semana puede tener su contrapartida negativa por el lado de la seguridad pública. La combinación, en algunas ocasiones, de alco-

hol u otras sustancias y la sensación de impunidad que da el grupo, lleva a determinadas bandas violentas a tomar como objetivo de sus actos los vagones de los trenes que les llevan de regreso a sus casas o las instalaciones ferroviarias.

Eso cuando no la emprenden con otros jóvenes o con algún adulto, como le sucedió al pediatra Luis Ruiz el domingo cuando, tras salir en defensa de un muchacho que era agredido por una banda, la emprendieron a golpes con él.

Vandalismo en el último tren

La estación de Sabadell Sud registra cada fin de semana episodios de violencia entre jóvenes

SÍLVIA MARIMON, Sabadell
Sucedo cada sábado. A las diez de la noche termina la sesión de tarde de las discotecas y bares musicales de la Zona Hermética de Sabadell. La fiesta concluye para centenares de jóvenes, en su mayoría menores de edad, y llegan en tropel a la estación de Renfe Sabadell Sud. Entre las diez y las once sólo salen dos trenes con destino Barcelona: el primero, a las 22.41 y el siguiente cuatro minutos más tarde. La estación se convierte durante media hora en un hervidero de adolescentes.

El pasado fin de semana la primera en irse en ambulancia fue una joven, bastante mareada, que resbaló y se rompió un diente. Lo comentaban sus amigos, entre risas, mientras intentaban hablar con ella por el móvil. En menos de 15 minutos, hubo dos heridos más. Uno terminó con la cara ensangrentada y el otro, con la mano rota.

Cuando los Mossos se desplegaron en el Vallès Occidental el pasado noviembre, una de sus primeras acciones fue montar un dispositivo especial en la estación Sabadell Sud. La policía autonómica llega todos los sábados hacia las 22.15. Hay siempre una patrulla y una furgoneta de la policía. Según los Mossos, su presencia es, de por sí, disuasoria. Los agentes cuentan con una formación específica para actuar en casos de conflicto. Por su parte, el dispositivo de seguridad que tiene Renfe, informa un portavoz, consiste en "unos 30 vigilantes de seguridad", que varían en función de las necesidades operativas. Estos vigilantes viajan en los trenes desde Barcelona hasta Sabadell Sud durante la tarde y la noche de los sábados, distribuyéndose por las estaciones intermedias para la custodia de las estaciones y la prevención de actos vandálicos", precisa el portavoz oficial.

Actuación policial

El pasado fin de semana la trifulca empezó hacia las 22.15, con el andén lleno de adolescentes, algunos con cara de fatiga y otros con una considerable borrachera encima. Hubo una bronca a las puertas de la estación. Un responsable gritó a los vigilantes de seguridad que bajaran rápido al andén. Uno de estos vigilantes no pudo evitar la exclamación "¡Qué desmadre!". En segundos empezó otra pelea a pie de vía. En esta ocasión, la disputa fue porque un chico se alteró al ver que otro miraba a su novia. La actuación de los Mossos y de los agentes de seguridad fue rápida. A los que tenían ganas de pelea, se les intentó calmar. No hubo detenciones y una ambulancia se llevó a los dos heridos.

El otro incidente lo protagonizaron un grupo de cinco chavales, el mayor no superaba los 11 años, que acabaron sentados en un banco, fuera de la estación. Son viejos conocidos. Se divierten lanzando piedras a los vagones. Una patrulla les acompañó a casa. Fue una noche ajetreada. El furgón de los Mossos se tuvo



Un grupo de vigilantes y jóvenes tras un incidente el pasado sábado en la estación Sabadell Sud. / GIANLUCA BATTISTA



Una agente de los Mossos atiende a dos jóvenes en Sabadell. / G. BATTISTA

que ir porque había una pelea en una discoteca de la zona. Poco antes había habido un atropello intencionado, aunque no hubo que lamentar heridos graves. Según los Mossos, por la noche en la Zona Hermética se llegan a concentrar unas 10.000 personas. Con tan cantidad de gente, la policía considera que "esta es una zona de ocio bastante tranquila. No hay demasiadas incidencias", asegura.

Una pasajera señala que evita coger el tren que sale a las 22.41.

"Tiene tan sólo tres vagones, hay que ir apretujado, huele a cerveza y vino y la gente grita mucho", asegura. En el andén una chica aguanta con cara de circunstancias a su novio, que le grita que se "calle de una puta vez".

Según Renfe, en la línea C4, la que une Barcelona con Manresa, hay unas seis incidencias diarias, cifra que en toda Cataluña asciende a 33. No obstante, el número de denuncias es sólo de dos diarias. Y aquí el porcentaje varía. En el 71% de los casos las denun-

cias son por viajar sin billete, el 17% por pintadas y el 9% por actos vandálicos, que van desde coger un extintor y empezar a rociar todo lo que a uno se le pone por delante, hasta pulsar el botón de alarma.

Excepción

La diferencia de cifras entre incidencias y denuncias se debe, según Renfe, a que muchas de las intervenciones que se realizan no se encuentra al responsable de la acción, por ejemplo una persona que tira del aparato de alarma se baja antes de que llegue el personal de seguridad".

Lo que ocurrió el viernes 16 de marzo, cuando los Mossos detuvieron a 16 jóvenes en la estación Renfe Norte de Sabadell, porque se habían dedicado a romper las ventanas del vagón, destrozar el lavabo, orinar en el pasillo e increpar a los pasajeros, es, según policía y Renfe, excepcional.

Pero, ¿cómo actuar en estos casos? La policía no se sube al tren. La vigilancia durante el trayecto corre a cargo de los vigilantes privados. Según Xavier Martorell, vicepresidente de Aproser, la patronal de la seguridad privada, "lo primero es hablar e intentar calmar al sujeto". Los agentes de seguridad privada sólo pueden actuar si es para defenderse o para defender a algún pasajero. Si hay un grupo numeroso y sólo hay un par de agentes, lo más sensato es "mantener una distancia prudente y esperar a que lleguen los refuerzos, siempre y cuando no se esté atacando a alguien. No sacará la pistola porque están rompiendo el vagón. Hay que utilizar el sentido común", añade Martorell. "El margen de actuación es el mismo que un policía con la diferencia de que él es un agente de la autoridad y, como tal, su palabra tiene presunción de veracidad", concluye.

Renfe admite que hay estaciones conflictivas en la red de Cercanías

I. GARCÍA, Barcelona

La estación Sabadell Sud no es la única donde, una semana sí y otra también, se producen situaciones embarazosas por culpa de un puñado de vándalos. Renfe admite la existencia de una serie de estaciones que se convierten en "conflictivas" los viernes y los sábados, en especial a última hora de la noche y primera de la mañana. Mataró, Sant Celoni, Calafell y Sant Vicenç constituyen los puntos calientes de la red de Cercanías.

La explicación es sencilla: se trata de paradas situadas cerca de importantes núcleos del ocio nocturno, donde se llegan a concentrar miles de jóvenes que van —o vienen— de fiesta. Estas estaciones son especiales porque registran un mayor número de incidentes que el resto. Además, son las que concentran más recursos, tanto en número de vigilantes de seguridad privada, como de agentes de las fuerzas del orden público.

Renfe no concretó ayer cuántos vigilantes trabajan en las instalaciones de la compañía porque "se contratan por servicio" y, además, su número varía "en función de las necesidades". En cualquier caso, las noches de los fines de semana el personal de seguridad privada se ve "desbordado", tal y como reconocen tanto la patronal como los sindicatos. "Para controlar a la cantidad de jóvenes que hay se necesitaría un ejército", apuntó ayer Jordi Escuder, del sindicato de maquinistas Semaf.

El precio del incivismo

La sensación de impunidad y el temor de la mayoría de usuarios no es el único precio que los servicios de transporte ferroviario han de pagar por los actos vandálicos. Existe otro precio que puede traducirse en cifras concretas. En los últimos meses, Transportes Metropolitanos de Barcelona ha gastado 1,3 millones de euros para cambiar vidrios en 77 trenes del metro. Según un portavoz de la empresa municipal que gestiona el servicio de metro, TMB gasta en un año otros 2,7 millones para reparar los daños en trenes y estaciones.

Renfe, por su parte, no pudo facilitar ayer datos sobre los costes que supone para la compañía el incivismo. Pero sí detalló cuáles son los tipos de incidentes más frecuentes. Aquí se incluyen no sólo las garrabarradas, sino todo tipo de irregularidades: en la mayoría de casos (31%) se trata de pintadas; el 25% son viajeros sin billete; el 13%, *graciosos* que utilizan sin necesidad el aparato de alarma; el 9% son lanzamientos de piedras hacia el convoy, y el 4%, obstáculos que aparecen en la vía.