

KAMERUN

79 hildako eragin zituen tren istripu larriak makina bat galdera utzi ditu

📁 JENDARTEA / joseangel.oria@gaur8.info

Jaunde hiriburutik Doualara zihoan trena errailetik irten zen Esekan urriaren 21 ean. Trena gainezka zihoan bezperako euriteen eraginez bi hirien arteko errepidea moztuta zegoela eta zortzi bagoi erantsi zizkiotelako. Hondamendiak makina bat galdera eragin ditu, kasu gehienetan erantzunik gabe geratzen ari direnak. Azpiegituren inguruko aurrera begirako hausnarketak egitera ere behartzen du gertatutakoak, Afrikaren populazioa ikaragarri hazten ari baita, eta, aldi berean, gero eta afrikar gehiago bizi baitira hirietan.

Urriaren 21ean Jaunde hiriburutik Douala itsasertzeko hirira zihoan trena Eseka herrian errailetik irten egin zen. 79 hildako eta 600 zauritutik gora utzi zituen istripuak.

Tren hondamendiak makina bat galdera eragin ditu Kamerungo herritarren artean, kasu gehienetan erantzunik gabe geratzen ari direnak. Gainera, azpiegituren inguruko aurrera begirako hausnarketak egitera behartzen du. Izan ere, Afrikaren populazioa ikaragarri hazten ari da (horrela jarraituko du mende osoan adituen arabera), eta, aldi berean, gero eta afrikar gehiago hirietan, urbanizatutako eremuetan, bizi dira.

Zein izan da tren-linea kudeatzearen ardura duen Camrail konpainiaren erantzukizuna? Eta Kamerunen garrantzia gehiago eman zaion kontua: zer egiten ari dira agintariak biktimei zein senideei laguntzeko?

Paul Biya presidenteak «iker-keta sakona» egiteko agindu du, istripuaren arrazoiak argitzeko. Telebista publikoan jakinarazi zuen agintariak zertan ari den. Camrail konpainiak berak bere ikerketa propioa iragarri du, eta Esekako Auzitegiak ere beste horrenbeste egingo du.

ABIADURA BIZIEGIA?

Bollore izeneko frantses holdingeko iturriek adierazi dute abiadura biziegian zihoala trena istripua izan zuenean. Eric Melet Bollore Africa Railwayseko presidenteak esan du ibilgailuaren

abiadura 80-90 kilometro ordukoa zela errailetik irten zenean, askoz ere mantoago (40-50 kilometro orduko) joan behar zuen puntu batean.

Esekako bertako iturri batek bertsio hori indartu zuen: tren gidariak berak esan omen zien geltokikoei herrira iristen ari zenean bizkorregi zihoala trena eta ezin zuela mantsotu. Zama gehiegi al zeraman trenak? Hi-

potesi hori da garrantzitsuena oraingoz.

Treanean 1.300 pertsona inguru zihoazen errailetik irten zenean, inoiz baino herritar eta karga gehiago, bezperako eurizaparraden eraginez Kamerungo bi hiriak lotzen dituen errepidea moztuta baitzegoen. Zortzi bagoi erantsi zizkioten betiko konboiari eta hori gehiegi izan zen bestela ere oso kalte-

tuta dagoen trenbide zaharkituarentzat.

Nork hartu zuen erabakia? Gobernuak ala Comrail konpainiak? Oposizioko alderdi batzuek Edgar Alain Mebe Ngo'o Garraio ministroaren dimisioa exijitu dute. Berak esan du ministroari dagokiola zerbitzuaren ildo nagusiak ezartzea, baina erabakiak konpainiak hartu behar dituela. Hasiera batean

Afrikako herrialde gehienetan trenbide sarea egoera penagarrian dago, errepideari eman baitzaio lehentasuna eta ez baita nahikoa inbertitu instalazioak gaurkotuta edukitzeko. Irudian ikus daiteke nola geratu zen trenbidea Esekan, urriaren 21eko istripuaren ondoren. AFP



ondo iruditu zitzaion bagoi gehiago eranstea, errepidea erabili ezinik geratu zirenei konponbide bat eskaintzen zitzaielako.

Biya presidentek Gobernuaren jarduera ondo iruditu zitzaiola nabarmendu zuen kameren aurrean. Ingeniarien lana, Garraio Ministerioarena, Lan Publikoetarako Ministerioarena eta lanean aritu ziren zerbitzu guztiena goraipatu zituen agintariak. Kamerunen askok salatu zuten Biyaren jarrera, lehen ordu haietan ez baitzen istripua izan zen lekura agertu.

Camrail konpainiak ez ditu kazetarien galderak erantzun nahi, nahikoa xehetasun eman duelakoan. Konpainia horren

jabe den Bolloreko presidentek onartu du bagoi kopurua bikoiztu egin zutela, bidaiari kopuruak gora egin zuelako, baina Meletek erantsi zuen ez zutela baimendutako kopurua inoiz gainditu. Berak bere bertsioari eusten dio: trena bizkorregi zihoan, eta badirudi kontakizun hori bat datorrela gidariak eskaintakoarekin.

ERREPIDEA ALA FUTBOL ESTADIOAK?

Douala eta Jaunde hiriak lotzen dituen RN3 errepidea oso garrantzitsua da Kamerunentzat, batez ere herrialdeak 2019an hartuko duen Afrikako Futbol Txapelketari begira. Baina euri asko egiten duen eremuan da goenez, eta babestutako gunek

Kamerungo bi hiri nagusiak lotzen dituzten errepidea eta trenbidea oso garrantzitsuak dira herrialdean negozio bat aurrera ateratzen saiatzen diren herritarrentzat. Irudian, istriputik bizirik ateratako herritar batzuk.

AFP

zeharkatzen dituelako, arazo ugari sortzen dira.

Joshua Osih SDF Fronte Sozial Demokrata oposizioko taldeko presidenteordeak Gobernuari egurra emateko erabili zuen tragedia: «Zer da garrantzitsuago, RN3 errepidea behingoz behar den moduan egitea, ala astebetez baino erabiliko ez diren futbol estadio berriak egiteko 840 milioi euro inguru gastatzea?».

RN3 errepidea autopista bihurtzeko lanak egitea 2014an erabaki zen. 750 milioi euroko aurrekontua: China EximBank-ek diruaren %85 ipiniko du eta, gainerakoa, Kamerungo Estatuak.

Baina lan horiek oso mantso

doaz, azken bolada honetan bizkortu egin badituzte ere, eta RN3 zaharra da oraindik leku batetik bestera joateko aukera bakarra. Euri asko egiten duenean errepidea erabili ezinik geratzen dira herritarrak, ordea. Iazko abenduan orain gertatutako gauza bera (zubi bat eraistea) gertatu zen Mapubin eta Nkankanzocken.

ORDU GEHIEGI LAGUNTZAREN ZAIN

Zenbat denbora egon ziren laguntzarik gabe istripuaren biktimak? Joshua Osih politikaria berehala iritsi zen eta, berak hedabideei adierazi dienez, erreskate taldeak ailegatu baino lehen pertsona asko hil ziren. Horieta zentzuzko salbatu-

«GOBERNUAREN KUDEAKETA DESEGOKIAREN EMAITZA DA HONDAMENDIA»

Joshua Osih SDF Fronte Sozial Demokrata oposizioko taldeko presidenteordea Jaunde hiriburuan zen eguerdi tragiko hartan. Berak ere Doualara joan behar zuen, baina, RN3 errepidea moztuta zegoenez, bestelako bide alternatiboetatik heltzen saiatzea erabaki zuen; Esekatik oso gertu zela, istripuaren berri izan zuen. Horri esker tragedia gertatu eta hamabost minutura iritsi zen: «Herritarrak korrika ikusi nituen, puntu batetik bestera zihoazela. Ikuskizun apokaliptikoa zirudien. Esekako agintariak ari ziren lehen laguntza antolatzen. Lehen zaurituak Esekako ospitalera eraman zituzten *pick-up* ibilgailuetan jarrita. Sekulako nahasmena zen nagusi. Bizirik atera zirenak oso gaizki zeuden, zer egin ez zekitela, erabat geldirik».

Diputatuak esplikatu du Esekako agintariak berehala bertaratu zirela. «Hiri txikia izanik, agintarien egoitza eta erietxea geltokitik gertu daude. Beraiek eskaini zuten lehen laguntza, bertaratu ziren herritarren eta bizirik atera ziren batzuen laguntzarekin. Baina kanpoko laguntza unitateak oso berandu iritsi ziren».

Bere iritziz, Gobernuak ez du sinesgarritasunik hondamendia ikertzeko, bera ere zipriztinduta baitago. Oshik gogorarazi du Kamerunen abian jarritako beste ikerketa ofizial batzuek ez dutela oraindik fruitu egokirik eman. Horregatik beharrezkotzat jotzen du ikerketa independente bat abian jartzea.

Oposizioko politikariak galdetzen du ea non dauden RN3 errepidea hobetzeko mahaiaren gainean jarritako milioiak. Aldi berean, Gobernuari eskatzen dio argitzeko zein baldintzatan eman zaion zerbitzua Comrail konpainiari; pribatizazioaren letra txikiak zer esaten duen azaltzeko, alegia. Bere irakurketaren arabera, Biya presidenteari dagokio ardura nagusia, 1982ko azaroan agintea eskuratu zuenetik karguan jarraitu beste lehentasunik ez baitu izan: «Ez da ezer egin herritar xumeen alde, kamerundarren ongizatearen alde. Estatuaren buruan zilegitasuna duen zuzendaritza bat behar dugu, eta, horretarako, hauteskunde aske, sinesgarri eta gardenak egin behar dira».



Esekako bertako iturri batek indartu zuen trena azkarregi zihoan bertsioa: gidariak berak adierazi omen zien geltokikoei herrira iristen ari zenean bizkorregi zihoala trena eta ezin zuela mantsotu

Kamerungo bi hiriak lotzen dituen errepidea moztuta zegoen. Zortzi bagoi erantsi zizkioten betiko konboiari eta hori gehiegi izan zen bestela ere oso kaltetuta dagoen trenbide zaharkituarentzat



ko ziren erreskate taldeak lehenago iritsiz gero? Ez dago jakiterik. «Istripuak gertatu gertatzen dira. Baina erreskate zerbitzuen lana berraztertu beharrean gaude», esan zuen Osih diputatuak telebista kameraren aurrean.

Lekukoek esplikatu dutenez, orduak pasa ziren trena errailetik irten zenetik erreskate taldeak ailegatu ziren arte, eta gainera oso baliabide gutxirekin iritsi ziren. Berehala bertaratu ziren Esekako herritarrek zauritu asko eramane zituzten beren auto eta motozikletatan erietxetara. Ospitaletatik Armadaren laguntzarekin irten zen laguntza espezializatuagoak lau ordu behar izan zituen Esekara iristeko. Patrick Goldmann kazetaria trenean zihoan eta berak jakinarazi du 18.30ak arte ez zuela inolako anbulantziarik ikusi, Esekako herritarren ibilgailu prekarioak besterik ez.

URTEAN 200 MILIOI DOLAR

Zauritu gehienak Douala itsasertzeko hiriburua ekonomikora eramane zituzten. Urriaren 23an, hiriko bost erietxek istripuko 317 zauritu hartzen zituzten. Jaunde hiriburuko geltokian, berriz, laguntza zerbitzua antolatu zuten Gobernuak eta Comrail konpainiak. Biktimen senideak erietxetara eramane lagundu zuten, psikologoak bestelako laguntza emane saiatzen ziren bitartean. Biya presidenteak esan du erietxeta ako gastu guztiak Gobernuak berak ordainduko dituela.

Baina Kamerunek behar duen trenbide sareak askoz ere diru gehiago eskatzen du. Analistek egindako kalkuluen arabera, urtean 200 milioi dolar inguru inbertitu beharko lirarteke Afrikako trenbide sareari gaurkotuta eusteko. Hamabost urteko atzerapenari (beste kontinenteekiko) aurre egiteko, lehen hamar urteetan 500 milioi dolar beharko lirarteke, eta hortik aurrera goian aipatutako 200 milioiak. Baina zerbitzuaren kontzesioa duten konpainiek 35 milioi dolar mugitzen dituzte urtean (batez besteko datua da), eta horientzat ezinezko da horrenbesteko inbertsioa egitea.

KOLONIZATZAILEEN INTERESEN ARABERA DISEINATUTAKO IBILBIDEAK

Rafael Gomez-Jordana Moyak Afrikako azpiegituren inguruan 2014an egin zuen txostenak nabarmentzen du kontinenteak arlo horretan duen atzerapena, garapen orekatua lortzeko garaian azpiegiturek duten garrantzia gogorarazteaz gain. «Oraindik galdetu behar dugu nola den posible itsasertzik gabeko hoge herrialde dituen Afrika bezalako kontinente bat, bere trenbide sarearen gaitasuna eta fidagarritasuna bermatzeko gauza ez izatea», galdetzen zuen egileak orain bi urte. Erantzuna da lehentasuna errepideari eman zitzaiola eta horregatik gaur egun garraio guztien %85 inguru kamioi eta autoetan egiten direla. Politika horren ondorio da ere Afrikako trenbide sarea oso mugatua izatea, garapen bidean munduko beste kontinenteetan dauden herrialdeetako baino askoz ere ahulagoa. Mundu osoan milioi batetik gora kilometro trenbide badaude, Afrikan 54.000 kilometro baino ez daude, munduko %5 gutxi gorabehera. Kanada, Errusia, India eta AEBak bezalako herriek trenbide kilometro gehiago dituzte Afrika osoak baino.

Gainera, egungo trenbide gehienak kolonizatzaileek beraien interesen arabera diseinatu eta egindakoak dira: portutik, atera beharreko baliabide naturalak zeuden lekura. Ibilbideok ez zituzten lotzen kontinente herrialdeak beraien artean. Ehun urte baino gehiago izaten dituzte instalazioek kasu gehienetan, eta epe horretan izan diren gatazka eta matxinadek sarea kaltetu izan dute. Hegoafrika litzateke salbuespena, gainerako herrialdeetan trenbide sarea egoera penagarrian baitago. Gainera, azpiegitura hori gaur egun ez dago tren modernoak hartzeko moduan eta inbertsio handiak egin beharko lirarteke ibilgailu modernoek hartu ahal izateko.

Saharaz hegoaldeko trenbide nagusiak

